WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

EDWARD WIECZOREK

WĘGIEL POLSKI
NA TLE SYTUACJI ŚWIATOWEJ

1946

GDAŃSK — BYDGOSZCZ — SZCZECIN

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
R. 1945/46

książki, broszury i mapy

Główne liczby nowej Polski. Opracowanie pomocnicze Wydz. Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego, str. 22.

K. GÓRSKI: Państwo Krzyżackie w Prusach, str. 295.

K. MALECZYŃSKI: Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w XIV i XV w., str. 117.

Mapa podziału administracyjnego Pomorza 1 : 1.500.000 (wyczerpana).

T. MIECZYŃSKI: Mapa gleb b. Prus Wschodnich z dokumentacją.

T. MIECZYŃSKI: Gleby b. terytorium Gdańska, str. 24 z barwną mapą 1 : 250.000.

B. OLSZEWICZ: O naprawę nazewnictwa geograficznego Ziem Odzyskanych, str. 16.

K. PIWARSKI: Dzieje Prus Wschodnich w czasach nowożytnych, str. 384.

B. SROCKI: Polska i nowe Niemcy, I. Ostrzegawcze sygnały historii, II. Problem przeludnienia Niemiec, str. 35.

ST. SROKOWSKI: Prusy Wschodnie. Studium geograficzne, gospodarcze i społeczne, str. 321, (wyczerpane).

P. SWAKOWSKI: Mapa komunikacyjna Pomorza (Drogi), (wyczerpana).

J. SZAFLARSKI: Mapa fizyczno-administracyjna Pomorza Wschodniego 1 : 500.000 ze skorowidzem.

A. WIELOPOLSKI: Bydgoszcz, nowe zadania i widoki rozwoju, str. 20.

A. WIELOPOLSKI: Elbląg, dzieje i przyszłość, str. 32.

B. ŻÓRAWSKI: Składniki transportu morskiego, II wydanie uzupełnione, str. 56 oraz 13 wzorów dokumentów okrętowych.

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

EDWARD WIECZOREK

WĘGIEL POLSKI

NA TLE SYTUACJI ŚWIATOWEJ

1946

GDAŃSK — BYDGOSZCZ — SZCZECIN

INSTYTUT BAŁTYCKI

SPIS TREŚCI

Prace, naukowo-informacyjne. Seria: SPRAWY MORSKIE

Referat wygłoszony na konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego

Drukiem Zakładów Graficznych pod Zarządem Państwowym Toruń, ul. Rabiańska 15-17
E 14132

V

Możliwości produkcji węgla

Polska jako producent w okresie przedwojennym zajmowała siódme z kolei miejsce w światowym wydobyciu węgla kamiennego, po Stanach Zjednoczonych, Anglii, Niemczech, Związku Radzieckim, Francji i Japonii. Udział Polski w wydobyciu światowym wynosił około 3%. Wydobycie węgla w Polsce wahało się od 30 do 40 mil. ton, w zależności od koniunktury gospodarczej. Głównymi producentami były właściwie cztery pierwsze wymienione państwa, które w r. 1936 same wydobywały 954 mil. ton na ogólną ilość światowego wydobycia 1.240 mil. ton w tym samym roku, co stanowiło 77%. W dużym dopiero odstępie za tymi państwami szły: Francja, Japonia, Polska itd.

Sytuacja Polski jako producenta i eksportera węgla uległa poważnym zmianom skutkiem ostatniej wojny. Odzyskaliśmy cały Śląsk z bogatymi złożami węgla kamiennego na Śląsku Opolskim i w okręgu Wałbrzycha (Dolny Śląsk).

Wydobycie węgla kopalń Śląska Opolskiego i Dolnego wynosiło w r. 1937 prawie 30 mil. ton wobec 184 mil. ton węgla wydobytego w całych Niemczech w tym samym roku, co stanowiło 16,2% ówczesnej niemieckiej produkcji węgla kamiennego.

Jeśli weźmiemy za podstawę przedwojenne wydobycie, Polska obecnie byłaby piątym producentem światowym, po Stanach Zjedn. A. P., Anglii, Z. S. R. R. i Niemczech, a jednym z pierwszych eksporterów węglowych świata.

Prócz zwiększonych możliwości produkcyjnych i eksportowych polskiego węgla, należy zwrócić uwagę, że

odzyskanie ziem Śląska Opolskiego i Dolnego znacznie rozszerzyło wachlarz gatunków posiadanego węgla. Ziemie Śląska Opolskiego obfitują w węgiel o cechach podobnych do węgla dawnych ziem polskich. Jedynie kopalnia „Gliwice" w ostrawskich warstwach ma lepsze gatunki węgla (tłuściejsze). Zagłębie Dolno-Śląskie posiada wszystkie gatunki, od węgli płomiennych i gazowych, chudych, aż do antracytów. Ma to duże znaczenie dla produkcji koksu, jak również dla obsługi różnorodnej skali wymagań odbiorców, co ma wpływ na zwiększenie zdolności konkurencyjnych na rynkach zagranicznych.[1]

Dla produkcji koksu najbardziej odpowiedni jest węgiel tłusty o zawartości lotnych części od 18—26%. Węgla takiego do wybuchu wojny mieliśmy bardzo mało i skutkiem tego polski przemysł chemiczny zmuszony był uciekać się do kosztownych i skomplikowanych metod termicznej obróbki węgla.[2]

Pisze się i mówi, że Niemcy wydobywały z kopalń polskich zagłębi węglowych około 100 mil. ton rocznie oraz, że polski przemysł węglowy cyfry te wkrótce

	Zagł. Krakowskie	Zagł. Dąbrowskie	G. Śląsk w granicach z 1939 r.	Śląsk Opolski	Śląsk Dolny
			Wydobycie (w tys. ton)		
Rok 1938	2.642	6.696	28.765	25.983	5.307
„ 1943	5.103	11.014	41.452	29 375	4.719
			Wydajność (ogólna)		
Rok 1938	1.420	1.405	2 021	1.853	970
„ 1943	1.122	1.327	1 592	1.729	806
			Załoga		
Rok 1938	7.018	18.105	53.701	49.563	19.481
„ 1943	17.411	29.777	97.923	62.423	19.105

1 W Zagłębiu Dolnośląskim posiadamy: węgiel chudy 5 proc., półtłusty 2 proc., tłusty 40 proc., gazowy 8 proc. i gazo-płomienny 45 proc. W polskim zagłębiu węglowym: węgiel półtłusty 0,9 proc., gazowy 26 proc., gazopłomienny 73 proc.

Krupiński B. inż. górn., Wielki przemysł — wielkie zagadnienia, **Życie Gospodarcze**, 5. II. 1945, str. 9.

2 Chorąży M. dr inż., Aktualne zagadnienia polskiego przemysłu koksowniczego, **Przegląd Górniczy**, nr 4, 1945, str. 171.

osiągnie, z czego będzie mógł eksportować około 60—65 mil. ton rocznie.

Zestawienie na str. 2 obrazuje nam wydobycie, stan załogi oraz wydajność w okresie przedwojennym i w czasie okupacji.[1]

Widzimy z powyższych danych, że rzeczywiście Niemcy osiągnęły wydobycie z polskich kopalń węgla ponad 90 mil. ton rocznie. Łącznie z kopalniami zaolziańskimi wydobyto lekko ponad 100 mil. ton. Sukces ten osiągnięto głównie na kopalniach, które znajdowały się w r. 1939 na terenach polskich. Kopalnie polskie (w granicach z r. 1939) wydobyły w 1938 r. 38 mil. ton węgla, a wydobycie tychże kopalń w r. 1943 wynosiło 57,6 mil. ton, czyli wzrosło dokładnie o 50%. Produkcji takiej, jak widzimy z powyższego zestawienia, Niemcy nie osiągnęły z terenów, które przed wojną należały do nich.

Tak znaczny wzrost wydobycia węgla był wynikiem szeregu czynników. Niemcy znacznie zwiększyli załogę, i to głównie na terenach staropolskich, gdzie w Zagłębiu Krakowskim wzrost załogi w r. 1943 w porównaniu z przeciętnym stanem zatrudnienia w r. 1938 wynosił 148%. Analogicznie w Zagłębiu Dąbrowskim stan załogi wzrósł o 61% i na Górnym Śląsku o 82%. Natomiast na terenie Śląska Opolskiego wzrost załogi wynosił już 25%, a w Zagłębiu Dolnośląskim miał miejsce spadek o 2%.

Równocześnie ze wzrostem załogi widzimy znaczny spadek wydajności we wszystkich zagłębiach. Spadek wydajności tłumaczy się zatrudnieniem na dużą skalę robotników przymusowo werbowanych, nie obeznanych z warunkami pracy w przemyśle węglowym, trudnościami aprowizacyjnymi, większym stopniem zatrudnienia kobiet, zastępowaniem młodszych roczników przez emerytów, inwalidów itp.

Poważnym czynnikiem osiągnięcia tak wysokiego poziomu wydobycia był fakt wykonania w okresie przedwojenym na kopalniach polskich wielkiej ilości robót przygotowawczych, wyrobisk itd. Niemcy, forsując za wszelką cenę wydobycie, zjedli wszystkie nagromadzone zapasy, robiąc jedynie to, co było niezbędne do utrzy-

---

[1] Dane zaczerpnięte głównie z artykułu Rose E. dr prof., Zagadnienie sił roboczych w polskim przemyśle węglowym, str. 1 i nast.

mania wydobycia. Gospodarkę w czasie okupacji można scharakteryzować następująco:

1. zaniedbanie robót przygotowawczych dla pól odbudowy,
2. niedostateczne zamulanie wybranych przestrzeni,
3. zaniedbanie dróg wentylacyjnych i przewozowych,
4. odbudowanie łatwiejszych partyj w pobliżu szybów (przy zostawianiu partyj dalszych),
5. nieremontowanie i nieodnawianie urządzeń kopalnianych,
6. nierobienie poważniejszych inwestycyj; jeśli zaś gdzieś rozpoczęto inwestycje, to nigdzie ich nie ukończono.

Widzimy z tego krótkiego wyliczenia, z jak poważnymi zaniedbaniami musi uporać się polski przemysł weglowy, by dojść do cyfry rocznego wydobycia 100 mil. ton.

Chcąc dojść do tej cyfry, należy uprzednio usunąć skutki 6-letniej wojennej gospodarki okupanta. Należy przeprowadzić należyte naprawy i renowacje starych, zużytych urządzeń, przeprowadzić inwestycje i remonty kapitalne, odmłodzić załogę, zmniejszyć zatrudnienie kobiet, usunąć inwalidów i emerytów z kopalń, przeszkolić kadry zarówno robotników fachowych jak również dozoru technicznego i inżynierskiego, zwiększyć liczbę załogi, zwłaszcza na kopalniach Śląska Opolskiego i Dolnego, poprawić warunki aprowizacyjne. Łączy się z tym szereg innych problemów, których nie chcemy tutaj poruszać, gdyż oddaliłoby to nas zanadto od omawianego zagadnienia.

Chociaż osiągnięcie poziomu rocznego wydobycia w wysokości 100 mil. ton jest możliwe, jednak z uwagi na wymienione wyżej zaniedbania będziemy mogli dojść do tego poziomu wydobycia nie wcześniej niż po 6—8 latach.

Specjalna komisja powołana przez Centralny Zarząd Przemysłu Węglowego, złożona z wybitnych fachowców-ekspertów, zbadała wszystkie kopalnie i określiła zarówno obecną jak również przewidywaną na następne lata

zdolność produkcyjna polskiego przemysłu węglowego jak następuje:

Rok 1947	60 mil. ton
„ 1948	70 „ „
„ 1949	73 „ „
„ 1950	75 „ „

Państwowy plan wydobycia na rok 1946 określony jest na 46 mil. ton. Plan ten jest wypełniany.

Realne możliwości produkcyjne polskiego przemysłu węglowego na okres najbliższych 4 lat wynoszą 60—75 mil. ton rocznego wydobycia.

Jak będzie się przedstawiała dystrybucja tych ilości węgla?

Zbyt węgla w kraju

Konsumcja węgla zależy od szeregu czynników, z których, jak wiadomo, najważniejszymi są: stopień uprzemysłowienia kraju, stopień urbanizacji i — *last but not least* siła nabywcza ludności kraju. Wszystkie te czynniki wiąże najściślejszy paralelizm. W pewnym stopniu na wielkość konsumcji wpływa oddalenie rynków zbytu od ośrodka produkcji (co znów najściślej łączy się z gęstością sieci kolejowej i wysokością taryf), następnie możność zastąpienia węgla przez inne źródła energii, jak siła wodna, ropa naftowa oraz drzewo. Ten ostatni moment może odgrywać pewną rolę w procesie substytucji, szczególnie w krajach ubogich. Ścisłego jednak związku między procesem zastępowania węgla przez drzewo a stopniem zalesienia badania nie potwierdziły.[1]

Skutkiem słabego uprzemysłowienia Polski, mało rozwiniętego procesu urbanizacji i niskiej siły nabywczej ludności rolniczej spożycie węgla w Polsce było małe. Poniższe zestawienie wykazuje spożycie węgla kamiennego, brunatnego, koksu oraz brykietów na głowę ludności w przeliczeniu na węgiel kamienny w kilogramach w r. 1937.

Anglia . . . . —	3.706
Belgia . . . . —	3.323
St. Zjedn. A. P. , . —	2.688
Kanada . . . . . . —	2.224
Niemcy . . . . . . —	1.837
Francja . . . . . . —	1.624
Holandia . . . . . . —	1.495
Czechosłowacja . . —	1.250
Szwecja . . . . . . —	1.133
Austria . . . . . . —	608
Polska . . . . —	553

1 Szczegółowe dowodzenie patrz: Kagan J. inż., Wilno jako rynek środków opałowych, Wilno 1938.

J. Massalski oblicza przeciętne spożycie węgla w Polsce na 1 mieszkańca w latach 1925—1933 na 644 kg. Widzimy, że cyfry niewiele się różnią, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę, że okres, który służył za podstawę obliczeń dla Massalskiego, był okresem lepszej koniunktury gospodarczej. Ogólne spożycie węgla w Polsce w tym samym czasokresie 8 lat wynosiło przeciętnie około 20 mil. ton rocznie, co stanowiło około 54% przeciętnego rocznego wydobycia.

Struktura zbytu węgla u głównych producentów wyglądała w ten sposób, że z ogólnej ilości wydobycia eksportowano 10—20% węgla (Anglia i Niemcy), a Stany Zjednoczone zbywały za granicą zaledwie około 3% swojego rocznego wydobycia. Resztę konsumowano w kraju. Rynek wewnętrzny tych państw był naturalnym odbiorcą wydobywanego węgla. Jak wiadomo, specyficzny układ struktury zbytu węgla polskiego w okresie depresji gospodarczej był źródłem ciężkich ofiar ponoszonych przez gospodarstwo polskie na rzecz eksportu węgla w formie t. zw. dumpingu. Nie od rzeczy będzie o tym przypomnieć, gdyż słyszy się obecnie głosy, że nadmierna rozbudowa przemysłu węglowego może stać się dla nas źródłem nowych ciężarów i zaburzeń życia gospodarczego.

W r. 1938 konsumcja węgla w kraju wynosiła prawie 26 mil. ton i rozkładała się następująco (w milionach ton): [1]

Ogółem	Przemysł	Pośrednicy	Opał domowy	Koleje	Państwo i samorządy
25,9	15,7	2,7	3,0	3,4	1,1

Zbyt zagraniczny wynosił w r. 1938 — 11 mil. ton. Nie należy zapominać, że rok 1938 był rokiem znacznego ożywienia gospodarczego, kiedy celowe wysiłki przebudowy polskiej struktury gospodarczej znajdowały swój wyraz w zwiększeniu potencjału gospodarczego oraz urbanizacji (Centr. Okręg Przemysłowy).

Obecnie odzyskanie ziem śląskich jest z punktu widzenia gospodarki węglem bardzo dodatnim czynnikiem.

W okresie przedwojennym tereny: m. st. Warszawa, woj. warszawskie, łódzkie, kieleckie, poznańskie, pomor-

1 **Mały Rocznik Statystyczny**, 1939, str. 187

skie, śląskie i krakowskie, które obejmowały 50% ludności i 36% terytorium kraju, uczestniczyły w ogólnej konsumcji węgla w 91%. Reszta województw, obejmująca 50% ludności i 64% terytorium, uczestniczyła zaledwie w 9% konsumcji.

Wszystkie ziemie odstąpione znajdują się w tzw. Polsce „C" i strata tych ziem jako konsumenta węgla polskiego oznaczać może spadek w granicach 5—7% ogólnego zbytu w kraju.

Należy zauważyć, że geograficzne położenie złóż węgla kamiennego w Polsce było bardzo niekorzystne. Posiadaliśmy jeden ośrodek terytorialnie skupiony w południowo-zachodnim zakątku Polski, nie położony nad żadną spławną rzeka, skąd trzeba było rozprowadzać węgiel po całej Polsce kolejami lub drogą kolejowo-wodną. Poziomy układ złóż węgla polskiego był dla nas niekorzystny. Dużo lepiej sytuacja przedstawia się u innych producentów: Anglii, Niemiec, Francji czy Rosji.

Moment terytorialnego rozmieszczenia złóż węglowych ma pewien wpływ na wysokość konsumcji wewnętrznej, dlatego fakt ten poruszamy. Obecne rozmieszczenie złóż polskiego węgla jest dla nas nieco korzystniejsze dzięki odzyskaniu ziem Śląska Dolnego.

Roczne spożycie węgla kamiennego w Polsce odrodzonej na rok 1946 przewidziane jest na 25 mil. ton. Dotychczasowe spożycie wewnętrzne przebiega według planu. Poza tym zużycie węgla przez własne zakłady, deputaty itp. przewidziane jest na ponad 7 mil. ton. Tutaj należy zauważyć, że przedwojenne zużycie własne kopalń węgla na Górnym Śląsku wynosiło około 7% wydobycia, a w Zagłębiu Dąbrowskim i Krakowskim około 10%. Widzimy, że w kopalniach dużych, o nowocześniejszych metodach pracy (a więc na G. Śląsku) stosunek ten układał się korzystniej aniżeli w kopalniach mniejszych, czy o urządzeniach przestarzałych, a więc mniej ekonomicznych. Należy też odróżnić „zużycie własne" od „zapotrzebowania własnego" kopalń. Zapotrzebowanie własne kopalń obejmuje również węgiel przeznaczony do chemicznej, jak również mechanicznej przeróbki własnych zakładów itd. (koksownie, brykietownie). Cyfrę zużycia własnego, wynoszącą 7 mil. ton, należy właśnie rozumieć jako „zapotrzebowanie własne" kopalń.

Z powyższych cyfr planowanego spożycia krajowego oraz zużycia własnego wynika, że przekroczyliśmy poziom przedwojennej konsumcji wewnętrznej. Ludność Polski obecnej wynosi około 24 milionów osób; wynikałoby z tego, że roczne spożycie węgla na 1 mieszkańca przekroczyło obecnie 1.000 kg, co wobec uprzednio podanych cyfr wygląda na znaczny wzrost spożycia na 1 mieszkańca. Jest to jednak zjawisko pozorne. Jeśli, jak uprzednio mówiliśmy, 91% spożywanego węgla przypadało przed wojną na województwa zachodnie, centralne i południowo-zachodnie z ludnością stanowiącą 50% ogółu ludności Polski, to faktyczne spożycie węgla tej ludności wynosiło 1000 — 1200 kg na 1 mieszkańca rocznie, w zależności od tego, którą cyfrę wykazanego spożycia krajowego przyjmiemy za podstawę obliczeniowa: 553 czy 644 kg.

Czy przyjmiemy jednak takie czy inne spożycie węgla w kraju na 1 mieszkańca, faktem jest, że obecne spożycie węgla nieco przekracza spożycie przedwojenne.

Naszym zdaniem trafne wyjaśnienie przyczyn tego zjawiska ma decydujące znaczenie dla obliczenia przyszłego spożycia krajowego, co, wobec zakreślonych realnych możliwości wydobycia węgla, z kolei określa rozmiary przyszłego eksportu.

Silny wzrost spożycia węgla miał również miejsce w Polsce po pierwszej wojnie światowej. Zjawisko to wyglądało tak kusząco, że sprowozdanie Komisji Ankietowej, która dokonała w r. 1927 szacunkowego obliczenia przypuszczalnego wzrostu spożycia wewnętrznego w latach przyszłych, wykazało, iż w roku 1936 spożycie winno wynosić 48 mil. ton i że wywóz zagraniczny winien być w tym roku znacznie ograniczony, a w kilka lat później zupełnie zlikwidowany.

Niestety, życie wykazało, że obliczenia te były błędne i za skutki błędnej polityki węglowej gospodarstwo polskie musiało płacić ciężki haracz na rzecz zagranicy.

Należy więc bardzo ostrożnie przystąpić do analizy powyższego problemu. Czym wytłumaczyć ten bądź co bądź wysoki, jak na stosunki polskie, poziom spożycia węgla? Czy jest to skutek odzyskania ziem lepiej zagospodarowanych niż ziemie utracone? Czy też poziom produkcji przemysłowej znacznie wzrósł w stosunku do wielkości produkcji z okresu przedwojennego? Może są inne

przyczyny — jakie? i czy mają charakter trwały, czy też przejściowy?

Na przebieg większości procesów ekonomicznych zazwyczaj wpływa szereg czynników o różnym stopniu intensywności i trwałości oddziaływania. Wydaje nam się, że w omawianym zagadnieniu będzie podobnie.

Niewątpliwie odzyskane ziemie Śląska Opolskiego jak również Śląska Dolnego wykazywały i wykazują wyższy poziom rozwoju gospodarczego niż ziemie odstąpione. Węgiel kopalń Śląska Opolskiego w 2/5 wydobycia był zbywany w strefie 200 km odległości.[1] W r. 1934, a więc w czasie raczej depresji gospodarczej, na zużycie własne, deputaty oraz zapotrzebowanie własnych zakładów kopalnie rejonu dolnośląskiego zużywały prawie 1.700 tys. ton. Około 10% wydobycia tych kopalń spożywano w promieniu 70 km od ośrodków produkcji.[2] Stanowiło to razem ponad 2 mil. ton. Razem więc spożycie Śląska Opolskiego i Śląska Dolnego, zaspakajane węglem tychże zagłębi, wynosiło 10 — 13 mil. ton rocznie. Pewne niewielkie zapotrzebowanie było nadto pokrywane węglem innych ośrodków. Spożycie węgla na ziemiach Śląska Opolskiego i Dolnego wynosiło około połowy spożycia całej Polski przedwojennej.

Nie posiadamy odnośnych cyfr, w jakim stopniu przemysł Ziem Odzyskanych został zdewastowany oraz w jakim stopniu został uruchomiony. Wiemy jedynie, że przemysł ten silniej ucierpiał na skutek działań wojennych niż przemysł innych dzielnic Polski. Wiemy też, że zaludnienie tych ziem wynosi obecnie około 5 milionów, wobec przedwojennych około 9 milionów.

Moment odzyskania ziem zachodnich wpłynął na wzrost spożycia wewnętrznego. Jeśli porównamy strukturę obecnego zbytu krajowego ze strukturą zbytu przedwojennego, to stwierdzić musimy bardzo poważny wzrost spożycia przez koleje, wynoszący około 100% w stosunku do przedwojennego. Częściowo można to wytłumaczyć posiadaniem dłuższej sieci kolejowej, nie wydaje nam się to jednak dostatecznym dowodem. Zapewne pod pozycją zużycia węgla przez koleje kryją się poważne ilości węgla przeznaczonego na deputaty pracowników

[1] Odrębność kalkulacji żeglugi na Odrze, **Dolno-Śląski Instytut Badań Gospodarczych**, Wrocław 1944, str. 48.

[2] S t o r m E. prof. dr, Lage u. Entwicklungsmöglichkeiten des niederschlesischen Steinkohlenbergbaus, str. 104 i inne.

kolejowych. Poza tym zużycie jest mniej oszczędne niż przed wojną.

Zużycie węgla na cele przemysłowe jest też obecnie o około 10% wyższe niż w okresie przedwojennym. Nie jest to usprawiedliwione obecnym poziomem produkcji w stosunku do poziomu przedwojennego. Uwagi, wypowiedziane o gospodarce węglem przy zużyciu przez koleje należy tu też zastosować.

Zużycie węgla przeznaczonego na cele opałowe wykazuje pewien spadek, co się tłumaczy poważnymi ilościami węgla przeznaczonego na ten cel ukrytymi w pozycjach dla kolei i dla celów przemysłowych.

Wydaje nam się, że zarówno zwiększenie długości posiadanych linii kolejowych jak znacznie niższy w stosunku do produkcji przedwojennej poziom produkcji przemysłowej nie usprawiedliwiają tak znacznego wzrostu spożycia węgla w tych dziedzinach gospodarki.

Podobne zjawiska zachodziły również zaraz po pierwszej wojnie światowej. Dzięki ustawicznym studiom i dążeniom do bardziej oszczędnego zużycia materiałów opałowych osiągnięto w czasie od r. 1920 do r. 1930 zmniejszenie zużycia na jednostkę pracy, względnie na jednostkę otrzymanego produktu, o 15 — 30%. Oszczędności te zostały osiągnięte przez: 1 lepszy nadzór nad gospodarką cieplną, lepsze wyszkolenie personelu zakładowego i bardziej dokładne preliminowanie energii; 2. zastosowanie materiałów opałowych o mniejszej wartości kalorycznej, jak węgiel brunatny, miał węglowy, torf itp.; 3. zastosowanie ulepszeń technicznych w zakładach i postępy w budowie kotłów parowych i palenisk; 4. podniesienie sprawności gospodarki energetycznej (np. współpraca elektrowni).[1]

Dalszymi czynnikami znacznego wzrostu spożycia wewnętrznego są: względne zwiększenie siły nabywczej ludności, zwłaszcza rolniczej, oraz dotychczasowe niskie ceny węgla.

Jak wiadomo, cena sprzedaży węgla do dn. 16. IV. 1946 była niższa od kosztów własnych wydobycia. Ten fakt był powodem znacznego wzrostu spożycia węgla w kraju. Niewątpliwie czynniki spekulacyjne oddziaływały w kierunku wręcz przeciwnym i w pewnym stopniu tę marżę pomiędzy ceną płaconą a ceną faktycznie osią-

---

1 G r y z i e w i c z St., Rynek węglowy w Polsce, str. 34.

ganą (dużo wyższą) inkasowały na swoją korzyść, przyczyniając się do odwrotnego przebiegu procesu, a więc do zmniejszenia popytu w miarę żądania wyższych cen.

Z drugiej strony zarówno w okresie okupacji jak i obecnie ludność rolnicza uczestniczy w stopniu bardziej proporcjonalnym w rozdziałe dóbr. O ile w okresie przedwojennym rozpiętość nożyc pomiędzy cenami wytworów przemysłowych i produktów rolnych na niekorzyść rolnika odsuwała olbrzymią część ludności polskiej od udziału w spożyciu dóbr przemysłowych, to obecnie można było obserwować zjawisko odwrotne. Zwłaszcza w interesującym nas problemie węgla rozpiętość cen za węgiel z jednej strony i za artykuły rolnicze z drugiej była szczególnie wielka na korzyść tym razem ludności rolniczej. Podczas gdy do cen za węgiel zastosowano mnożnik około 10, to mnożnik ten w stosunku do cen artykułów rolniczych wynosi często 100. Jeśli nawet uwzględnimy momenty spekulacyjne w pośrednictwie węgla, to rozpiętość ta na korzyść rolnictwa pozostawała wielka.

Obecnie cena węgla została podwyższona. Jednak, wbrew powszechnie wypowiadanej opinii, dzięki zróżnicowaniu cennika węglowego na pięć klas w zależności od kategorii odbiorców oraz dzięki dalszemu zróżnicowaniu cen w zależności od odbieranych sortymentów, przeciętna cena utargu wynosi około 350 zł. za tonę. Rozpiętość ta, chociaż nieco mniejsza, jest nadal niekorzystna dla węgla, zwłaszcza że zwyżka cen węgla pociąga za sobą zwyżkę cen innych artykułów.

Reasumując powyższe stwierdzimy, że zwyżka spożycia węgla nastąpiła głównie skutkiem:

1. odzyskania ziem bardziej uprzemysłowionych. (Czynnik ten ma charakter trwały i będzie wykazywał dalszą tendencję do wzrostu w miarę zagospodarowywania oraz zaludniania tych ziem).
2. mniej oszczędnego zużycia węgla w procesach produkcji. (Zjawisko to ma charakter przejściowy, jednak może być zupełnie usunięte dopiero na przestrzeni kilku, a może nawet kilkunastu lat). W miarę pełniejszego wykorzystywania zdolności produkcyjnej zakładów przemysłowych będzie zachodził proces oszczędzania zużycia węgla. Inne środki zmierzające do oszczędniejszego zużycia węgla uprzednio przytoczyliśmy.

3. względnie zwiększonej siły nabywczej, zwłaszcza ludności rolniczej, stanowiącej większość ludności Polski, szczególnie w stosunku do węgla, ktorego cena była niższa od kosztów własnych. (Zjawisko to ma charakter przejściowy i skutkiem podwyżki cen węgla dysproporcja ta została znacznie zmniejszona, lecz może trwać jeszcze pewien okres czasu, aż do unormowania warunków życia gospodarczego). Niemniej, jednym z głównych zadań polityki gospodarczej musi być dążenie do takiego ukształtowania poziomu cen artykułów rolniczych w stosunku do artykułów przemysłowych, by ludność rolnicza mogła uczestniczyć w podziale dóbr w stopniu odpowiadającym jej roli w życiu Polski. Od należytego rozwiązania tego problemu zależeć będzie *in the long run* gospodarcze być lub nie Polski.

Jakie będą dalsze tendencje krajowego spożycia węgla? Jak widzieliśmy spożycie w r. 1938 wynosiło w Polsce prawie 26 mil. ton z czego na obszarach stanowiących 36% przedwojennego terytorium konsumowano 91% całego spożycia. Z dużym stopniem przybliżenia można twierdzić, że spożycie węgla na terenach Polski przedwojennej, które pozostały przy nas, wynosiło około 95% całego krajowego spożycia węgla. Stanowiło to około 24 mil. ton rocznie. Stopień zniszczenia przemysłu krajowego nie wskazuje, żebyśmy nie mogli osiągnąć bez większych trudności tego poziomu spożycia na tych samych ziemiach w miarę normalizowania się życia gospodarczego.

Obecne zapotrzebowanie węgla przez kopalnie wynosi około 7 mil. ton rocznie. Wydaje nam się, że, w miarę pełniejszego wykorzystania możliwości produkcyjnych samych kopalń jak również zakładów ubocznych (koksowni, elektrowni itp.), spożycie to będzie wykazywało tendencje dalszego wzrostu. Należy zwrócić uwagę, że w tej dziedzinie będzie silnie występować proces oszczędniejszego zużycia węgla, czego wyrazem może być powołanie Instytutu Badawczego Przemysłu Węglowego, do którego zadań należą również badania nad najoszczędniejszym zużyciem węgla. Obie te tendencje będą działać w przeciwnych kierunkach. Niemniej wyda-

je się, że poziom spożycia własnego ulegnie dalszemu wzrostowi i bardzo ostrożnie go szacując wyniesie przynajmniej 10 mil. ton rocznie (łącznie z elektrowniami), gdy dojdziemy do 75 mil. ton rocznego wydobycia.

Roczna konsumcja węgla na terenach odzyskanych (po odliczeniu zużycia własnego) wynosiła ok. 15—18 mil. ton rocznie (łącznie z Pomorzem i częścią b. Prus Wsch.). Przyjmując, że zarówno poziom zagospodarowania jak również zaludnienia nie będzie dorównywał jeszcze przez szereg lat warunkom przedwojennym, możemy jednak ostrożnie założyć, że na przestrzeni najbliższych 5 lat spożycie to będzie stopniowo wzrastało i wyniesie, skromnie licząc, połowę przedwojennego spożycia, a więc około 7—9 mil. ton rocznie.

Doszlibyśmy w ten sposób do cyfry około 43 mil. ton przypuszczalnego rocznego krajowego spożycia węgla na przestrzeni najbliższych 3—5 lat.

Tutaj należy wprowadzić jeszcze jedną poprawkę. Przy słabym stopniu zmotoryzowania nasze złoża roponośne wystarczały na zaspokojenie spożycia naszego i mogliśmy nawet eksportować pewne niewielkie ilości. Pozostały w naszych granicach obszar od Zagórza przez Krosno, Jasło, do Gorlic nie wystarczy na pokrycie naszego zapotrzebowania. Według dr Teofila Bissagi,[1] już obecnie przekroczyliśmy przedwojenną ilość pojazdów mechanicznych. Z drugiej strony rolnictwo w coraz wyższym stopniu przechodzi na traktory i ciągniki motorowe. Jeśli dodamy zwiększone zapotrzebowanie naszej armii, dojdziemy do wniosku, że stoimy przed ostrym problemem paliw płynnych. Dr Bissaga oblicza roczny niedobór paliw płynnych na około 500 tys. ton. Problem ten będziemy mogli rozwiązać przez produkowanie benzyny syntetycznej. Na terenie obecnej Polski były dwie wielkie fabryki: w Oświęcimiu i Kędzierzynie. Niestety obydwie są zupełnie zdewastowane skutkiem działań wojennych. Według danych przedwojennych,[2] najbardziej rozpowszechnionymi w praktyce metodami produkcji ben-

---

[1] Bissaga T. dr, Węgiel i benzyna syntetyczna, **Życie gospodarcze**, nr 8, 18. IV. 1946, str. 250 i nast.

[2] Dominik W. prof. dr inż., Metody syntetyczne otrzymywania płynnego paliwa, **Przegląd chemiczny**, nr 1, 1938.

zyny syntetycznej były: metoda B e r g i u s a oraz metoda F i s c h e r a i T r o p s c h a. Obie te metody zostały opracowane w Niemczech, a znalazły zastosowanie w Anglii, Francji, Niemczech, Japonii, Włoszech, Hiszpanii. Szczegółowe omawianie tych metod oddaliłoby nas od tematu, poprzestaniemy na stwierdzeniu, że według obliczeń przedwojennych trzeba było około 5 ton węgla na wyprodukowanie jednej tony płynnego paliwa. Chcąc więc pokryć krajowy niedobór paliwa płynnego, należałoby zużywać około 2,5—3 mil. ton węgla rocznie.

Po uwzględnieniu tej poprawki krajowe spożycie węgla w przeciągu najbliższych 5 lat wynosić będzie 43—45 mil. ton rocznie.

Uprzednio wykazaliśmy, że roczne wydobycie węgla w tym okresie czasu wyniesie około 75 mil. ton rocznie. Jakie będą nasze możliwości uplasowania nadwyżki na rynkach zagranicznych nie tylko obecnie, kiedy na rynkach światowych panuje głód węglowy, ale i w dalszych okresach czasu i jaka w związku z tym winna być polityka gospodarcza w odniesieniu do węgla?

M o ż l i w o ś c i e k s p o r t u w ę g l a.

Światowy niedobór węglowy państw, które bądź zupełnie nie posiadały węgla, bądź posiadały go w stopniu nie wystarczającym, wynosił w okresie przedwojennym około 100 mil. ton rocznie. Głównymi państwami importującymi były: Francja, Włochy, Kanada, państwa skandynawskie, Austria, Holandia, Belgia. Głównymi państwami eksportującymi były: Anglia, Niemcy, Polska, Stany Zjednoczone A. P.

W okresie ożywienia gospodarczego, a więc w czasie pełnego zatrudnienia przemysłu, zapotrzebowanie własne państw eksportujących węgiel silnie wzrastało i kwoty zwalniane na eksport były zazwyczaj małe. Inaczej wyglądało to w czasie depresji gospodarczej, kiedy jedna fabryka po drugiej była zamykana lub pracowała tylko częściowo. Przemysł — ten największy konsument węgla, skutkiem depresji gospodarczej nie potrzebował tych ilości węgla co uprzednio i zwalniał znaczne kwoty, które szukały sobie ujścia na rynkach zagranicznych, gdzie zresztą w okresie baissy panowały te same tendencje, a więc mniejsze zapotrzebowanie na węgiel. Z jednej strony silniejsza podaż, z drugiej zaś mniej-

szy popyt prowadziły nieuchronnie do silnej i ostrej konkurencji. O wyniku walki gospodarczej nierzadko decydowały momenty polityczne.

Dla Polski, której struktura zbytu węgla była szczególna, zagadnienie rynków zbytu było specjalnie ostre. Nie chcąc dopuścić do zupełnego zamknięcia całego szeregu kopalń, węgiel polski szukał dróg zbytu, uciekając się do systemu sprzedawania węgla za granicą po cenach nie pokrywających niekiedy własnych kosztów. Haracz płacony przez konsumenta krajowego na rzecz utrzymania kwot eksportowych był podwójnie ciężki: po pierwsze — skutkiem ogólnej depresji gospodarczej zmniejszyła się i tak mała siła nabywcza ludności polskiej, po drugie — Polska, kraj wybitnie rolniczy, silniej ucierpiała w ostatnim kryzysie, podczas którego zaznaczył się katastrofalny spadek cen produktów rolnych. Nic dziwnego, że dla Polski dumping węgla był szczególnie ciężki.

Światowe zapotrzebowanie na węgiel ze strony państw importujących wynosiło około 100 mil. ton rocznie. Głównym eksporterem węgla była Anglia, której eksport wynosił 40—60 mil. rocznie. Stanowiło to 15—20% jej ogólnego wydobycia. Drugim eksporterem były Niemcy, eksport Niemiec wynosił 15—40 mil. ton rocznie; następnie Stany Zjednoczone A. P. — około 10—18 mil. ton, i Polska — 8—14 mil. ton rocznie.

Jeśli więc chodzi o przedwojenne możliwości zaspokojenia popytu na węgiel, to sama Anglia i Niemcy mogły zaspokoić zapotrzebowanie węglowe całego świata. Stąd ostra walka. Dzisiejsza sytuacja na rynkach jest zupełnie odmienna i każda ilość, jaką Polska mogłaby rzucić na rynek zagraniczny, zostanie natychmiast wchłonięta.

Wojna na odcinku gospodarki węglowej spowodowała również wielkie zmiany. Obserwacja procesów gospodarczych w czasie pierwszej wojny światowej jak również nieliczne notatki prasowe, które do nas dotarły z czasów obecnej wojny, pozwalają przypuszczać, że w krajach neutralnych jak i w krajach stojących po stronie państw wojujących, ale mniej narażonych na ataki lotnictwa, silnie rozbudowano przemysł na skutek potrzeb militarnych.

Z krajów europejskich odnosi się to zwłaszcza do Szwecji, Hiszpanii, Szwajcarii, Anglii i w mniejszym stopniu do Portugalii. Z krajów wchodzących w skład

Imperium Brytyjskiego rozwinęły znacznie swój przemysł: Kanada, Australia, Unia Poł. Afrykańska, Indie. Należy się liczyć też ze zwiększeniem uprzemysłowienia w krajach Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej.

Analiza importu wymienionych państw, oparta na cyfrach przedwojennych, mogłaby nie dać należytego obrazu obecnych stosunków. Z drugiej strony nie znamy cyfr wzrostu uprzemysłowienia tych państw. Ich import węgla wynosił przed wojną około 30 mil. ton rocznie. Należy liczyć się poważnie z tym, że zwiększy się on przynajmniej o 10—20 mil. ton rocznie.[1]

Z drugiej strony należało by liczyć się ze zmniejszeniem możliwości konsumcji takich państw jak Italia i Niemcy. Odnośnie do Italii dysponujemy pewnymi konkretnymi danymi. Zapotrzebowanie węgla w Italii wynosi obecnie 11 mil. ton rocznie.[2] Można więc wysnuć wniosek, że nie jest to zmniejszenie zapotrzebowania węgla skutkiem zmiany struktury gospodarczej, lecz zwykła koniukturalna zmiana zapotrzebowania, gdyż przed wojną przywóz węgla do Italii wynosił około 12 mil. ton rocznie.

Do zapotrzebowania powyższego należy doliczyć jeszcze popyt na węgiel ze strony Z. S. R. R. Związek Sowiecki skutkiem olbrzymich zniszczeń zwłaszcza w basenie donieckim na okres przynajmniej 4—5 lat będzie importerem węgla. Kwoty importu są ustalone rocznie na 9 mil. ton.

Łącznie należy się liczyć z normalnym światowym niedoborem węgla na około 125—135 mil. ton rocznie, w czym po okresie kilku lat znacznie zmniejszy się kwota eksportu do Z. S. R. R. Zapotrzebowanie to może ulec zmniejszeniu o 30% w okresie depresji gospodarczej.

Kto może dostarczyć tych ilości węgla? Obecnie największymi eksporterami węgla są: Stany Zjednoczone A. P., Polska, Niemcy i, w minimalnym zakresie, Wielka Brytania. Z uwagi na największe potencjalne możliwości eksportu węgla angielskiego i niemieckiego jak również na ich wzajemną bliskość, możliwościom eksportowym tych państw poświęcimy szczególną uwagę.

---

1 Na potwierdzenie tej tezy możemy przytoczyć, że obecne normalne zapotrzebowanie węgla Szwajcarii wynosi 3,5—4 mil. ton wobec nie pełnych 2 mil. ton w okresie przedwojennym. Podobnie Kanada — 22 mil. wobec 15 mil. ton przed wojną. **Biuletyn U. S. International Information-Service.** Polskie streszczenie w **Przeglądzie Górniczym** nr 6, 1945, str. 209 i nast.

2 **The Economist,** 9. II. 1946, str. 216.

Stany Zjednoczone były i są największym producentem światowym węgla. Roczne wydobycie wahało się w granicach 400—530 mil. ton rocznie. Równocześnie Stany Zjednoczone są największym konsumentem węgla. Konsumcja i wydobycie węgla były tam wielkościami prawie zsynchronizowanymi. Kwoty eksportowe były minimalne i wahały się w granicach 10—18 mil. ton rocznie. Naturalnym odbiorcą węgla Stanów Zjednoczonych była Kanada. Węgiel Stanów Zjednoczonych nie występował jako konkurent na rynkach europejskich, a w gospodarce importowej świata odgrywał minimalną rolę. W okresie od 1. IV. 1945 do 1. IV. 1946 wydobycie Stanów Zjednoczonych A. P. miało wynieść 575 mil. ton, z czego kwota eksportowa do Kanady miała wynieść 22 mil ton. Ze względów humanitarnych kwoty eksportowe węgla Stanów Zjednoczonych dla odczuwającej silny głód węglowy Europy miały wynieść około 600 tys. ton miesięcznie. Brak nam danych, czy plan odnośnie do wydobycia i eksportu został wykonany. Posiadane jednak cząstkowe cyfry przemawiają za tym.

Z tych kilku uwag widzimy, że Stany Zjednoczone nie zmieniły swojego charakteru przedwojennego odnośnie do gospodarki węglem. Są nadal pierwszym producentem świata, lecz poważnym eksporterem nie będą. Należy się jedynie poważnie liczyć z utratą lub ograniczeniem rynku kanadyjskiego dla węgla europejskiego.

Roczne wydobycie węgla w Niemczech wynosiło w okresie przedwojennym koło 140—180 mil. ton. W poszczególnych latach wydobycie kształtowało się następująco: (w milionach ton)

1913	— 154	1936	— 158
1928	— 164	1937	— 184
1935	— 143	1938	— 186

Był to trzeci światowy producent węgla i bardzo poważny jego konsument. Spożycie węgla w kraju wynosiło około 80—85% ogólnego wydobycia. Należy pamiętać, że Niemcy wydobywały prócz tego prawie tyle samo węgla brunatnego, który całkowicie konsumowały w kraju. To wielkie spożycie węgla tłumaczy się dużym stopniem uprzemysłowienia. Zużycie węgla kamiennego na cele opałowe wynosiło około 16% zużycia krajowego. Resztę konsumował przemysł, koleje, żegluga i t. d.

Eksport węgla niemieckiego wynosił 20—40 mil. ton rocznie. W poszczególnych latach eksport kształtował się następująco: (w tysiącach ton)

1928 — 23.895	1936 — 28.650
1933 — 18.444	1937 — 38.629
1935 — 26.774	1938 — 29.639

W tym samym czasie Niemcy również przywoziły dość poważne ilości węgla. Przywóz ten wahał się od 5—8 mil. ton rocznie. Głównymi państwami importującymi niemiecki węgiel były: Francja — (8.044 tys. ton), Holandia — (6.835), Italia — (7.930), Belgia — (5.325). Reszta węgla była eksportowana do państw skandynawskich, Czechosłowacji, Hiszpanii, Brazylii (ostatnie cyfry dotyczą eksportu w r. 1937). Około 60% całego niemieckiego eksportu węgla szło do Francji, Holandii i Belgii, a więc do bezpośrednich sąsiadów Zagłębia Ruhry, Saary i Akwizgranu. Węgiel ten był w dużym stopniu wysyłany Renem, co musimy uwzględnić przy omawianiu naszych możliwości konkurencyjnych z węglem niemieckim.

Skutkiem przegranej wojny Niemcy utraciły na rzecz Polski dwa zagłębia węglowe z rocznym wydobyciem około 30 mil. ton, co stanowiło 16 — 20% niemieckiego wydobycia. Wydawałoby się, że skoro Niemcy eksportowały około 30 mil. ton rocznie, a utraciły ośrodki produkcji z rocznym wydobyciem około 30 mil. ton rocznie, to nie będą miały co eksportować. Tak jednak nie jest. Problem ten musimy nieco dokładniej zanalizować

Niemieckie zagłębia węglowe, które pozostały w obrębie granic Rzeszy, w okresie najwyższego wydobycia dawały okrągło 150 mil. ton rocznie. Było to maksymalne wydobycie osiągnięte w latach 1937—1938, a więc w okresie intensywnego przygotowywania się Niemiec do wojny. Normalne wydobycie z tych rejonów wynosiło 120—130 mil. ton rocznie.

Niemiecki przemysł węglowy skutkiem działań wojennych ucierpiał silniej niż w innych krajach Europy. W zagłębiach Ruhry i Akwizgranu na 135 kopalń jedynie 6 nie doznało żadnych zniszczeń. Natomiast 32 nie

pracują w ogóle.[1] Wydobycie węgla w zachodnich Niemczech (Zagłębie Ruhry, Saary i Akwizgramu) w styczniu 1946 r. wynosiło 5.254 tys. ton, co stanowi 47% przeciętnej produkcji stycznia z lat 1935—1938.[2]

Bardzo poważnym problemem niemieckich kopalń jest brak załogi. Przed wojną wielka ilość obcokrajowców, zwłaszcza Polaków, pracowała w kopalniach zachodnich Niemiec. W czasie wojny stosunek ten znacznie się podniósł i obcokrajowcy stanowili 1/3 załogi. Z końcem wojny robotnicy ci, których olbrzymia większość była przymusowo sprowadzona — rzucili pracę. Wielu robotników Niemców zostało wcielonych do wojska, a zwłaszcza pod koniec wojny do tzw. *Volkssturmu*. Chociaż obecnie w Niemczech jest dużo bezrobotnych, to jednak niewielu w Zagłębiu Ruhry. Z problemem sprowadzenia robotników z innych części Niemiec wiąże się druga ostra bolączka — sprawa mieszkań. Skutkiem nalotów tysiące mieszkań zostało zniszczonych. Obecnie wielu robotników dojeżdża do pracy z odległych miejsc, wskutek tego duża część załogi nie przychodzi do pracy. Procent nieobecnych wynosi około 23.[3]

Dalszymi minusami są: dezorganizacja aparatu technicznego, spowodowana bądź ucieczką części pracowników, bądź zarządzeniami denazyfikacyjnymi; rabunkowa gospodarka w czasie wojny; zły stan urządzeń technicznych; brak podstawowych artykułów (kabli, kopalniaków, materiałów wybuchowych) i trudności aprowizacyjne.

Niektóre z wymienionych trudności mają charakter przejściowy (aprowizacja, brak materiałów) i po dwóch trzech latach znikną. Trwalszy charakter mają: brak mieszkań oraz brak załogi i występować mogą przez szereg lat. Całkowicie stracone dla możliwości wydobywczych są kopalnie zupełnie zniszczone. Niestety, nie posiadamy cyfr dotyczących wydobycia tych kopalń.

Ogólnie możemy wnioskować, że kopalnie niemieckie nie dojdą do maksymalnego wydobycia 150 mil. ton

---

1 **U. S. International Information-Service.** Sprawozdanie tłumaczone i streszczone w **Przeglądzie Górniczym**, nr 6, 1945, str. 289. Podobnie też w **The Economist** z 20. IV. 1946, Coal Conference at Essen, str. 633 i nast. „Skutkiem działań wojennych część kopalń jest kompletnie niezdatna do użytku i część urządzeń będzie musiała być przetransportowana do innych kopalń mniej zniszczonych".

2 **The Economist 2. III. 1946, str. 352.**

3 **Colliery Guardian. 5. IV. 1946, str. 460.**

rocznie. Do cyfry przeciętnego rocznego wydobycia około 120 mil. ton, kopalnie te będą mogły dojść nie wcześniej, jak po 5—7 latach.

Jak już podkreślaliśmy, głównym konsumentem węgla są przemysł i koleje. Od stopnia zniszczeń, jakich doznał niemiecki przemysł, zależeć będzie głównie, na jakim poziomie ukształtuje się zbyt wewnętrzny. Pierwotne propagandowe wiadomości z czasów wojny donosiły o bardzo dużych zniszczeniach, jakie poniósł przemysł niemiecki. Późniejsze szacunkowe obliczenia Aliantów nie potwierdziły tego. Jeśli z drugiej strony uwzględnimy, że Niemcy w czasie wojny znacznie rozbudowały swój przemysł, wydaje się, że potencjalna zdolność konsumcyjna węgla przemysłu niemieckiego nie będzie wiele niższa od przeciętnego przedwojennego zapotrzebowania.

Wydaje się raczej, że inny czynnik będzie miał bardziej decydujące znaczenie dla dalszego kształtowania się krajowego spożycia węgla: czy Alianci dojdą do porozumienia w sprawie przyszłych losów Niemiec. Jak wiadomo, obecnie są poważne różnice zdań na ten temat.[1] Zwłaszcza Anglosasi sprzeciwiają się znacznemu gospodarczemu osłabieniu Niemiec. Chcąc sobie zachować prawo kontroli i nadzoru nad życiem gospodarczym Niemiec w takiej czy innej formie, uważają jednak, że pustka gospodarcza w centrum Europy mogłaby mieć bardzo ujemne reperkusje dla życia gospodarczego świata oraz uniemożliwiłaby częściowo uzyskanie odszkodowań wojennych od Niemiec.[2] Związek Radziecki, nie chcąc dopuścić do przyszłej agresji Niemiec, konsekwentnie dąży do zniszczenia zbrojeniowego (faktycznie lub potencjalnie) przemysłu niemieckiego, wychodząc ze słusznego założenia, że Niemcy bez silnego ciężkiego przemysłu nie odważą się na nową wojnę.

---

1 Dla pełniejszego uplastycznienia tej różnicy przytaczamy takie właśnie opinie: „French... have complained of the retention of coal for use in the Ruhr, saying that it favoured German industrial reconstruction at the expense of France. The British authorities have, however, taken the opposite view and maintained that, if anything, more coal should be kept in the Ruhr to restore industry and to ensure an adequate supply of steel and new machinery for the pits. Some officials put the lack of steel only second to the lack of food as a limit on further expansion. In these circumstances, they argue, more exports of coal can be secured only at the risk of a disastrous decline in production later on". **The Economist**, nr 5356.

2 Patrz **Colliery Guardian**, Vol. 172, nr 4449.

Błędem byłoby zarówno całkowite wyeliminowanie jak przyznanie pełnych przedwojennych kwot eksportowych węglowi niemieckiemu. Jeśli uwzględnimy, że Niemcy importowały około 5—8 mil. ton węgla rocznie, to eksport netto Niemiec wahał się w granicach 13 mil. ton (r. 1933) do 32 mil. ton (1937 — najwyższy eksport węgla); po tym, co uprzednio mówiliśmy, możemy się liczyć z faktem, że możliwości eksportowe węglowego przemysłu niemieckiego nie przekroczą cyfry 10—25 mil. ton rocznie. Gdyby teza Anglosasów zwyciężyła, ilości eksportowe byłyby minimalne, w przeciwnym wypadku większe. W każdym razie jednak cyfrę 25 mil. ton rocznego eksportu Niemcy mogłyby przekroczyć tylko wyjątkowo.[1]

Jaki kierunek ekspansji będzie miał węgiel z Niemiec? Naturalnymi odbiorcami węgla pozostaną nadal głównie Francja, Belgia i Holandia. Francja zwłaszcza, jak wiadomo, dąży do włączenia do swego organizmu gospodarczego całego Zagłębia Saary. Gdyby jej się to nawet nie udało, to uzyska szereg preferencyj na swoją korzyść odnośnie do partycypowania w kwocie eksportowej. Fakt, że węgiel niemiecki znajduje się w pobliżu Renu oraz że głównymi terenami zbytu będą wspomniane państwa, przedstawia dla Polski szereg ujemnych stron, wskutek tego bowiem zdolność konkurencyjna naszego węgla w stosunku do węgla niemieckiego znacznie maleje.

Na cenę węgla składają się: koszty wydobycia, koszt transportu i koszty handlowe. W koszcie wydobycia węgla głównym i najważniejszym składnikiem jest robocizna. Udział kosztów robocizny zależy od szeregu rozmaitych czynników geologicznych, warunków złóż węglowych i stopnia mechanizacji kopalń. Jak pod tym

---

[1] Obecnie eksport węgla niemieckiego kształtuje się następująco (1946):

Kraj importujący	styczeń	luty	marzec
Francja	286.499	260.938	115.947
Belgia	255.977	185.749	175.730
Holandia	171.660	129.938	98.253
Dania	156.709	129.084	125.244
Norwegia	72.009	60.535	45.248
Luksemburg	122.726	96.617	113.289
Razem	1.065.580	911.423	735.942

względem przedstawiają się stosunki w Polsce i w Niemczech?

Rejon	Przeciętna miąższość pokładu m.	Pokłady o miąższości ponad 30 cm (ilość m.)	średnia głębokość wydobycia m.
Zachodni G. Śl.	2.00	124	339
Wschodni G. Śl.	2.00	124	350
Zagłębie Ruhry	1.00	92	622

Jak widzimy z powyższego zestawienia, warunki geologiczne są znacznie korzystniejsze w zagłębiach polskich, a to zarówno przeciętna miąższość pokładów jak i średnia głębokość wydobycia. Skutkiem tego ogólna wydajność była znacznie wyższa na terenach polskich zagłębi węglowych. Wydajność ta według rejonów w r. 1938 przedstawiała się następująco (na robotniko/dniówkę w kg):

G. Śląsk	Śl. Opolski	Zagł. Ruhry	Zagł. Dąbrowskie	Zagł Krak.
2.021	1.853	1.547	1.405	1.420

Jak się kształtuje udział kosztów robocizny na tonę wydobycia w zależności od wydajności, objaśnią poniższe przykłady. Za podstawę obliczeniową przyjmiemy, że płace robotnicze są jednakowe i wynoszą np. 9.8 zł za dniówkę (przybliżony dzienny przedwojenny zarobek górnika). Obliczenie przeprowadzimy dla Górnego Śląska i Zagłębia Ruhry:

Górny Śląsk

$$\frac{9,8 \times 1000}{2021} = 4,85 \text{ zł.}$$

Zagłębie Ruhry

$$\frac{9,8 \times 1000}{1547} = 6,33 \text{ zł.}$$

Przy tych samych płacach robotniczych, w zależności jedynie od wydajności, każda tona węgla wydobywanego na G. Śląsku dzięki wyższej wydajności na robotniko-dniówkę zawiera mniejszy wydatek na robociznę o 2,48 zł. Jest to dużo, ale nie jest to jedyny czynnik wpływający na wysokość kosztów wydobycia. Podobnie wpływa na zdolność konkurencyjną stopa życiowa. Wiadomo, że w krajach Europy zachodniej stopa życiowa była przed wojną znacznie wyższa od poziomu polskiej stopy życiowej. Stąd na podstawie tzw. paradumpingu węgiel polski uzyskiwał pewną marżę dodatkowego zysku, ewentualnie mniejszych strat. Na poziom

kosztów w dalszym stopniu wpływają: wysokość obciążeń socjalnych, podatków, wydatków na materiały, kosztów amortyzacji, administracyjnych i handlowych.

Wysokość obciążeń socjalnych i podatkowych zależy od polityki socjalnej i podatkowej państwa. Zadaniem polityki gospodarczej będzie czuwanie między innymi, by ciężar świadczeń socjalnych i podatkowych nie obciążał polskiego przemysłu węglowego w stopniu silniejszym niż będą obciążone przemysły węglowe głównych państw eksportujących, a więc Anglii i Niemiec. W pewnych wypadkach mogłoby to zmniejszyć nasze możliwości eksportowe lub stać się źródłem dodatkowych ciężarów. Nie wydaje się dalej, żeby poziom cen materiałów był w Polsce mniej korzystny niż w Anglii i Niemczech.

Poważnym składnikiem ceny węgla są koszty transportu do ośrodków konsumcji. Tutaj węgiel niemiecki ma znaczną przewagę nad węglem polskim. Jak już mówiliśmy, węgiel niemiecki znajduje się nad lub w bezpośrednim sąsiedztwie Renu. Transport rzeczny lub morski — jak wiadomo — jest tańszy niż lądowy. Obecnie, po odzyskaniu ziem śląskich, polski węgiel znajduje się również w pobliżu spławnej i uregulowanej rzeki, jaka jest Odra, oraz kanału węglowego, łączącego Śląsk z Odrą na trasie Gliwice—Koźle długości 40 km. Po usunięciu przeszkód tamujących normalny ruch na Odrze oraz uzupełnieniu taboru i urządzeń będziemy mogli wysyłać węgiel wodą. Przed wojną węgiel stanowił około 90% ładunków portu rzecznego w Gliwicach, co stanowiło $2^1/_2$—3 mil. ton rocznie. Zagadnienie to jest tak kuszące, że musimy przyjrzeć mu się nieco dokładniej.

Porównując Odrę z Renem musimy zauważyć, że Odra jest rzeką nizinną ze wszystkimi wadami co do ilości prowadzonej wody, uformowania brzegów i zwiększonych wymagań w zakresie regulacji rzeki. Należy zauważyć, że mniej łagodne warunki klimatyczne powodują dłuższy okres zlodzenia niż na Renie. Niewielki obszar dorzecza Odry w porównaniu z Renem, nierównomierność stanów wody, częste występowanie niskich wód są przyczyną, że na Odrze mogą kursować statki o prze-

ciętnej mniejszej nośności. Przeciętna nośność na statek wynosiła:

na	Odrze	412 ton
„	Łabie	581 „
„	Renie	936 „

Ren ze swą średnią głębokością 2—2½ m dozwala przy niskim stanie wody na regularną żeglugę w wielkim stylu, z pociągami statków i statkami towarowymi, powyżej Kolonii aż do Mannheimu, a od ukończenia robót regulacyjnych — aż do Strassburga. Mniejsze statki kursują przy sprzyjających stanach wody do Bazylei. Poniżej Kolonii mogą kursować po Renie przy średniej głębokości małej wody 2,7— 3 m statki każdej wielkości oraz morskie statki przybrzeżne. Z rosnącą wielkością statku zmniejszają się wszystkie koszty statku na dzień i tonę oraz koszty transportu na t/km. Czynniki powyższe powodowały, że koszty statku na t/km kalkulowały się na Odrze mniej korzystnie i wynosiły na poszczególnych odcinkach:[1]

Koźle	—	Berlin	Rpf	1,17
Hamburg	—	Drezno	„	0,50
Ruhr	—	Mannheim	„	0,34
Ruhr	—	Rotterdam	„	0,40

Zakładając nawet, że koszty przeładunkowe będą jednakowe, musimy zauważyć, że długość transportu Odrą wynosi ponad 600 km, podczas gdy Renem około 250 km. Jeżeli przyjmiemy, że koszty dla transportu Odrą do Szczecina wyniosą 7.02 RM, to koszty z Zagłębia Ruhry do Rotterdamu wyniosą 1 RM.

Korzystniejsze warunki transportowe dla węgla niemieckiego nie tylko pochłaniają różnicę w wysokości zł 1,48, którą polski węgiel uzyskuje na robociźnie dzięki posiadaniu korzystniejszych warunków geologicznych, lecz dają Niemcom znaczną przewagę, o ile chodzi o zbyt węgla na rynki Francji, Belgii i Holandii.

Drugim producentem światowym węgla jest Anglia. Wydobycie węgla w Anglii w poszczególnych latach przedstawiało się następująco (w milionach ton):

Rok	Wydobycie	Rok	Wydobycie
1928	241	1937	240
1935	226	1938	227
1936	232	1944	184

1 Dolnośląski Instytut Badań Gospodarczych, Odrębność kalkulacji na rzece Odrze, Wrocław, str. 4, 5, 42 i nast.

Jak widzimy z powyższego zestawienia, wydobycie wahało się w granicach 225—240 mil. ton rocznie. Spożycie wewnętrzne pochłaniało około 80—85% całego wydobycia, resztę eksportowano. Wywóz w poszczególnych latach przedstawiał się następująco (w tysiącach ton):

Rok	Wywóz	Rok	Wywóz
1929	61.231	1935	39.334
1930	55.752	1936	35.085
1934	40.294	1938	49.520

Rozpiętość między kwotami eksportowymi była duża. Porównanie cyfr wywozu węgla z Anglii z wywozem z Niemiec, Stanów Zjednoczonych Am. Półn. i Polski wykazuje, że Anglia była największym eksporterem węgla. Będzie to nasz główny konkurent i dlatego poświęcimy węglowi angielskiemu baczniejszą uwagę.

Francja importowała większe ilości węgla angielskiego (około 7 mil. ton rocznie). Dalszymi głównymi odbiorcami były: Szwecja, Dania, Niemcy i Irlandia. Zasięgiem swojego zbytu węgiel angielski obejmował cały świat.

Dzisiaj węgiel angielski przechodzi ciężki kryzys. Wydobycie spadło katastrofalnie, załoga zmniejszyła się, przeciętny wiek załogi znacznie się podwyższył. Anglia nie może eksportować węgla. Obecny eksport, wynoszący około 2½ mil, ton rocznie, jest spowodowany jedynie silnym głodem węglowym Europy. Konsumcja węgla w kraju jest silnie ograniczona. Rząd angielski ucieka się do prób zastąpienia węgla paliwem płynnym w kolejnictwie i hutnictwie. Ma to być rozpaczliwym lekarstwem na brak węgla dla narodu, którego zamożność i dobrobyt w wysokim stopniu opierały się na węglu.[1] Dzisiaj już stwierdza się, że o ile sytuacja na odcinku wydobycia nie ulegnie znacznej poprawie, to zagadnienie zaopatrzenia w węgiel na najbliższą zimę będzie bardzo poważne. Dostawy węgla na cele opałowe zostały ustalone na okres najbliższych dwunastu miesięcy na tym samym niskim poziomie, co uprzednio.

Jakie są przyczyny tego kryzysu? Czy wyczerpanie się złóż węglowych? Jeśli są inne przyczyny powodujące tak niski poziom wydobycia, to jakie i czy mają charakter trwały, czy przejściowy, oraz jak na tym tle zary-

---

1 **The Economist**, 13. IV. 1946, str. 576.

sowują się nasze możliwości konkurencyjne? Od trafnej oceny tego problemu będzie zależało w dużym stopniu kształtowanie się wysokości naszych możliwości eksportowych.

Poniżej przytaczamy szereg danych angielskich pozwalających zorientować się nieco w tym skomplikowanym problemie.[1]

	Rok 1938	Rok 1944
Wydobycie (w milionach ton).	227	184
Załoga (w tysiącach)	740	710
Wydajność (w centnarach)	22,95	20,0
Opuszczone dniówki (w %)	6,4	13,6

Stwierdziliśmy więc zmniejszenie się załogi, zmniejszenie wydajności i wzrost opuszczonych dniówek. Czynniki te pozornie tłumaczą nam zmniejszenie się wydobycia. Piszemy — pozornie, gdyż istotą zagadnienia jest wyjaśnienie przyczyn, dlaczego właśnie zmniejszyła się załoga i wydajność, a wzrosła liczba dniówek opuszczonych, oraz czy zjawisko to ma charakter trwały, czy przejściowy. Zanim damy odpowiedź na to pytanie, przytoczymy szereg cyfr z ostatniego okresu.[2]

	styczeń 1945 r.	styczeń 1946 r.
Wydobycie węgla (przeciętnie tyg. w tys.)	3.385	3.288
Załoga (w tysiącach)	716	696
Opuszczone dniówki (w %)	16,6	18,9
Ogólna wydajność (w kg)	980	1.000

Przeciętne tygodniowe wydobycie na przestrzeni roku nieco zmniejszyło się, przy znacznym zmniejszeniu załogi, dalszym wzroście opuszczonych dniówek i z lekką poprawą wydajności. Utrzymanie się wydobycia na zbliżonym poziomie przy tak znacznie zmniejszonej załodze, wzroście dniówek opuszczonych i nieznacznym wzroście ogólnej wydajności tłumaczy się wzrostem mechanizacji urządzeń.[3]

Dla należytego zobrazowania obecnej sytuacji cofniemy się szereg lat wstecz. Na kontynencie europejskim pokłady węgla należały do państwa i skutkiem tego nadania górnicze były udzielane przez państwo w takich granicach i wielkości, jakie pozwalały na racjonalną gospodarkę. W Anglii właściciel sprzedawał prawo eksploa-

---

1 The Economist, 27. IV. 1946, str. 669.
2 The Economist, 23. II., 1946.
3 The Economist, 20. IV. 1946, str. 648.

tacji temu, kto najwięcej płacił. Rząd angielski, udzielając koncesji, nie ograniczał swobody eksploatacji odnośnie do wielkości posiadanych pól górniczych. Skutkiem tego w Anglii istniała i istnieje wielka liczba małych kopalń. W r. 1943 było 966 kopalń, które wydobywały poniżej 50.000 ton rocznie każda. Wszystkie te kopalnie uczestniczyły zaledwie w 10% całego owczesnego wydobycia. Wiele z nich nie miało nawet połączenia kolejowego. W tym samym roku 816 kopalń wydobywało ponad 50.000 ton rocznie każda, uzyskując ogółem 90% całego wydobycia. Kopalnie te należały do 353 różnych przedsiębiorstw i każda wydobywała przeciętnie 228.000 ton rocznie.[1]

Nie tylko kopalnie były rozproszone i rozdrobnione, ale często poszczególne pokłady tej samej kopalni należały do różnych osób. Wskutek tego większość kopalń nie mogła prowadzić racjonalnej gospodarki, inwestować poważniejszych i droższych urządzeń, które dobrze opłacałyby się przy większym wydobyciu. Komisja dla zbadania stanu kopalń w południowej Walii stwierdziła, że kopalnie na ogół są słabo zmechanizowane. W r. 1944 zaledwie 32% całego wydobycia rąbano, a 52% przewożono środkami mechanicznymi. Wiek większości kopalń zatrudniających ponad 250 osób wynosił od 40 do 100 lat. Urządzenia ich są przestarzałe i obecnie trzeba je przystosować do nowych warunków.[2] Stan kopalń angielskich wymaga gruntownej reorganizacji i nakładu olbrzymich inwestycyj. Rozdrobnienie własności kopalń przy istnieniu kilkuset ośrodków dyspozycji nie sprzyjało tym zadaniom. W czasie np. od r. 1927 do r. 1939 powiększono na wszystkich kopalniach liczbę wrębiarek zaledwie o 9%.[3]

Komisja ministerialna dla zbadania całokształtu gospodarki węglem Wielkiej Brytanii stwierdziła poza tym, że właściciele kopalń angielskich popełnili szereg błędów w okresie powojennym. Między innymi przypuszczali oni, że wzrost wydajności wydobycia oraz silna konkurencja węgla państw europejskich mają charakter całkowicie przejściowy i są wynikiem polityki subwencyj tych

1 Le rapport Reid, L'Exploitation du charbon. Rapport du Comité Technique Consultatif. Tłumaczenie francuskie w **Revue de l'industrie minérale**, Paris Octobre 1945.

2 **The Colliery Guardian** 12. IV. 1946, str. 497.

3 Le rapport Reid, str. 356.

państw w stosunku do przemysłu węglowego. Nie zdawali sobie zupełnie sprawy z przyczyn wzrostu wydajności.[1]

Europejskiemu przemysłowi węglowemu udało się uzyskać dostateczne środki finansowe, potrzebne dla przeprowadzenia inwestycyj i ulepszeń technicznych o poważnym znaczeniu. Poza tym polityka gospodarcza tych państw sprzyjała bardziej przemysłowi węglowemu. Brytyjski przemysł węglowy był w ustawicznych kłopotach finansowych. Z drugiej strony niepewność co do prawa własności, wisząca od dawna nad brytyjskim przemysłem węglowym, nie zachęcała do ulepszeń i inwestycyj długofalowych, koniecznych dla podniesienia ogólnej wydajności.[2]

Rząd angielski, doceniając wagę problemu, powołał specjalną komisję dla uzdrowienia gospodarki węglem. Na cele inwestycyjne rząd angielski przeznacza olbrzymią sumę 150 milionów funtów szterlingów. Równolegle z tymi pracami będą musiały być przeprowadzone roboty kapitalne, co łącznie dopiero pozwoli na osiągnięcie wyższego poziomu wydajności i wzrostu wydobycia.

Jakie były przyczyny spadku liczby robotników oraz spadku wydajności? Istnieje szereg momentów, które w różnym stopniu wpływały na te zjawiska. Jak wiadomo, praca w górnictwie jest ciężka i niebezpieczna. Tymczasem przedwojenne płace górników angielskich były niższe niż robotników fachowych zatrudnionych w innych gałęziach przemysłu. Także urządzenia socjalne i sanitarne kopalń pozostawiają wiele do życzenia. Kopalnie z urządzeniami higienicznymi, jak łazienki, wanny, szatnie, należą w Anglii do rzadkości.[3] Nic dziwnego, że praca w przemyśle węglowym nie była atrakcyjna.

W okresie wojny ten stan uległ dalszemu pogorszeniu. Dysproporcja zarobków między górnictwem a innymi gałęziami przemysłu powiększyła się. Poza tym, bezpośrednio po klęsce pod Dunkierką, rząd angielski, mimo silnych protestów ze strony właścicieli kopalń i samych robotników, usilnie zachęcał całą załogę, a zwłasz-

---

1 Le rapport, str. 377.
2 Ibidem str. 209 i nast.
3 Kossuth St. inż., Rynek węglowy w Zachodniej Europie. Odczyt wygłoszony w Instytucie Naukowo-Badawczym w Katowicach.

cza młodsze roczniki, do wstępowania do wojska i do zakładów produkujących broń i amunicję. Wskutek tego nastąpiło silne wyludnienie kopalń, szczególnie w okręgach południowo-wschodnich z robotników najmłodszych i najlepszych. W związku z tym przeciętny wiek załogi znacznie się podniósł. Obecnie około 45% załogi liczy ponad 40 lat w porównaniu z 33% w r. 1935. W związku z tym nastąpiło też przesunięcie stosunku pracowników zatrudnionych na dole do pracowników zatrudnionych na powierzchni na korzyść tych ostatnich. Wpływa to znów na obniżenie wydajności, gdyż im mniej jest zatrudnionych pracowników na dole, tym —*caeteris paribus conditionibus* — mniejsze wydobycie. Możność porzucenia pracy w kopalniach została później ustawowo wstrzymana (*The Essential Work Order* z maja r. 1941). Wymieniona ustawa pozbawiała kierowników kopalń prawa zwalniania robotników, z wyjątkiem wypadków bardzo ciężkich przewinień. Kierownikom nie przysługiwało nawet prawo zawieszenia robotnika w pracy w razie złego prowadzenia się.[1]

Ogólne złe warunki pracy, słabe oświetlenie kopalń, co z kolei ujemnie wpływało na wyniki, bezpieczeństwo i higienę pracy, zły stan urządzeń wentylacyjnych, co przy gorszym odżywianiu, zwłaszcza przy wydobywaniu antracytu, wpływało na zwiększenie liczby wypadków gruźlicy, zły stan urządzeń sanitarnych, gorsze warunki zarobkowe — wszystko to powodowało, że górnik angielski nie był zadowolony z pracy w kopalni. Mimo stanu wojennego wybuchały często strajki i rząd był bezsilny wobec słusznych żądań górników. Osłabiało to dyscyplinę i chęć do intensywnej, szczerej pracy.

Aby zachęcić do pracy w kopalniach, ówczesny minister pracy Mr. Bevin wydał zarządzenie zwalniające górników zatrudnionych w kopalni na dole od obowiązków mobilizacyjnych. Od nazwiska inicjatora nowozwerbowani górnicy nazywali się „*Bevinboys*". Ale ci przymusowo zwerbowani niechętnie pracowali. Procent opuszczonych dniówek jest większy właśnie wśród tzw. *Bevinboys*.[2] Aby zwalczyć ten impas, obecny Minister Opału Mr. Shinwell grozi złym „*Bevinboys'om*", że ci, którzy będą opuszczali dniówki i nie zwiększą swojej wydajności,

1 The Economist 7. VII. 1946, str 13.
2 The Colliery Guardian 5. IV. 1940.

zostaną powołani do wojska. Groźba ta nie dała zamierzonego skutku, gdyż chłopcy Bevina wolą raczej ...iść do wojska niż pracować na kopalni.[1]

Dla opracowania podwyżki płac robotniczych w górnictwie rząd powołał komisję, która początkowo, pod przewodnictwem Lorda Green, a następnie Lorda Porter, miała za zadanie przystosować płace do zmienionych warunków. Komisja ta ustaliła minimum tygodniowego zarobku robotnika zatrudnionego na dole na 5£, a na powierzchni na 90 s, (wobec przeciętnych w 1938 r. 64 s. 2 d). Dysproporcja poziomu płac między robotnikami zatrudnionymi w górnictwie a innymi gałęziami przemysłu została usunięta. Komisja, zapewniając górnikom minimum zarobków, nie oznaczyła jednak obowiązku robotników wykonywania minimum pracy. Słychać głosy, że fakt ten wpływa na opieszałość w pracy i, co za tym idzie, zmniejsza wydajność.

Już z tego pobieżnego wyliczenia głównych bolączek brytyjskiego przemysłu węglowego widzimy, że przechodzi on bardzo ciężki kryzys. Przywrócenie temu przemysłowi jego przedwojennych możliwości eksportowych wraz z tytułem pierwszego eksportera węglowego świata będzie wymagało długich lat pracy. Produkcja będzie musiała być skoncentrowana na mniejszej ilości większych kopalń. Procesy modernizacyjne urządzeń i przeprowadzenie inwestycyj jak również robót kapitalnych będą musiały być dokonane na najszerszą skalę.

Poprawa warunków pracy oraz rozszerzenie akcji świadczeń socjalnych nałożą na rząd nowe obowiązki i nowe ciężary. Rząd angielski musi wychować nowy narybek do pracy. Musi zmienić przede wszystkim negatywne ustosunkowanie się do pracy w górnictwie. Problem rąk roboczych jak również nadzoru technicznego będzie wymagał wieloletniej troski i wysiłków, zwłaszcza problem personelu kierowniczego. Wobec istnienia wielkiej ilości małych kopalń, rozproszenia dyspozycji w setkach ośrodków, przemysł górniczy silnie odczuwa brak inżynierów o szerokich horyzontach, inżynierów twórców i organizatorów.

---

1 **The Economist**, nr 5356, str. 649.

Anglia będzie musiała wydobywać o wiele milionów ton węgla więcej, by nie podlegać tak silnym ograniczeniom w spożyciu węgla, by nie myśleć o zastąpieniu węgla w przemyśle i komunikacji paliwem płynnym.

Jak będą się przedstawiały nasze możliwości konkurencji z węglem brytyjskim. Jak uprzednio mówiliśmy, raport komisji, zwany od nazwiska jej przewodniczącego Rapport Reid, stwierdza, że naturalne warunki geologiczne kopalń angielskich są gorsze od warunków geologicznych głównych państw wydobywających węgiel. Nie są one jednak tak złe, żeby angielskie górnictwo nie mogło osiągnąć poziomu wydajności notowanego w Zagłębiu Ruhry, a szczególnie w Holandii.[1] Przedwojenna ogólna wydajność w poszczególnych zagłębiach przedstawiała się następująco (w kg na robotniko-dniówkę):

G. Śląsk	Zagł. Ruhry	W. Brytania	Holandia
2.021	1.547	1.148	1.619

Wydajność na Górnym Śląsku była najwyższa. Uprzednio już wykazaliśmy, jak wpływa wyższa wydajność na koszty robocizny. Stosując tę samą metodę obliczeniową i przyjmując za podstawę dzienną płacę roboczą 9,80 zł otrzymujemy udział robocizny na 1 tonę wydobywanego węgla w Anglii przeciętnie 8,53 zł (różnica na korzyść węgla polskiego wynosiła więc 3,68 zł). Gdyby nawet Anglikom udało się dojść do wydajności, której nigdy nie mieli, a którą raport Reid'a cytuje jako możliwą do osiągnięcia w angielskich stosunkach, to i wówczas będziemy mieć przewagę pod tym względem nad węglem angielskim, o ile dojdziemy do przedwojennego poziomu wydajności.

Węgiel angielski przewyższał jednak pod względem jakości nasz węgiel i tak był oceniany na rynkach zagranicznych. Dzięki posiadaniu Zagłębia Dolnośląskiego, które, jak uprzednio mówiliśmy, posiada wszystkie gatunki węgla, różnica ta dzisiaj zmniejszy się lub w pewnych wypadkach nie będzie występowała.

Rozważmy teraz nasze warunki transportowe. Jak wiadomo, polskie zagłębia węglowe znajdują się w odległości ponad 600 km od morza. Zagłębie Dolnośląskie leży bliżej, jednak pod tym względem nie może równać

---

[1] Le rapport Reid, str. 209.

się z kopalniami angielskimi. Kopalnie angielskie są korzystniej rozmieszczone: niektóre zagłębia mają pokłady węglowe pod dnem morskim; inne kopalnie są położone w Anglii centralnej i północnej. Kopalnie angielskie wyspecjalizowały się w zbycie. Znajdujące się wewnątrz kraju lub nawet ponad 60 mil od brzegu nie eksportowały węgla zupełnie: rynek wewnętrzny był konsumentem węgla tych kopalń. Przeciętna odległość od morza kopalń eksportujących węgiel dzięki tej specjalizacji wynosiła 35—40 mil, tj. ok. 70 km.

Mimo tej geograficznej przewagi sprawniejsza organizacja transportu, a przede wszystkim masowość przesyłek węglowych i tańsze koszty przeładunkowe w portach polskich sprawiły, że koszty przewozu węgla polskiego były znacznie niższe. Różnica ta w r. 1931 wynosiła 6,51 zł za tonę, a po spadku funta szterlinga i obniżeniu w r. 1933 polskiej taryfy kolejowej z 7,20 zł za tonę węgla na 4,20 zł różnica ta na korzyść polskiego węgla była nadal znaczna i wynosiła 4,81 zł. Jak wykazały studia nad tym zagadnieniem, kolej, mimo znacznego obniżenia taryfy kolejowej od przewozów węgla przeznaczonego na eksport, nie dopłacała do tych przewozów.[1] Udział kosztów transportu i przeładunku w r 1931 przy eksporcie węgla do państw skandynawskich wynosił w Polsce około 35% uzyskiwanej ceny.[2]

W wyniku rozproszkowania kopalń i stosunkowo niewielkich obrotów, przewóz kolejowy obejmował łącznie kilka wagonów. Mała odległość od portów nie pozwalała na koncentrację większej liczby wagonów w jednym punkcie zbiorczym (jak to miało miejsce w Polsce w Tarnowskich Górach i Łazach), czemu zresztą sprzeciwiała się decentralizacja portów. Poza tym w Polsce wagony miały nośność standaryzowaną: 15, 20 i 30 ton, czego nie było w Anglii. Tam kursują wagony o nośności od 6 do 30 ton. Angielskie przepisy kolejowe wymagały dalej, żeby wagony kolejowe po każdej podróży wracały do swoich stacyj macierzystych. Niekiedy towarzystwom kolejowym nie opłacało się budować nowej linii kolejowej z portu do kopalni ze względu na małe

[1] Krzyżanowski A. inż., Obrachunek kosztów własnych przewozów na kolejach żelaznych

[2] Dane dotyczące warunków transportowych węgla angielskiego zaczerpnęliśmy z pracy Jałowieckiego A., Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich.

obroty. Wskutek tego w r. 1929 około 24% przewozów węgla było kierowane do portów liniami prywatnymi, budowanymi przez kopalnie. Należy jeszcze podkreślić, że taryfy kolejowe w ogóle nie były przystosowane do eksportu węgla. Czynniki powyższe powodowały, że koszty przewozu węgla na odległość 50—70 km w Anglii były wyższe niż w Polsce na odległości 600 km. Zarząd wielu portów spoczywał w różnych rękach: prywatnych kolei, izb handlowych itp. W portach o mniejszych obrotach i starych urządzeniach przeładunkowych koszty przeładunku były wysokie i niekiedy łącznie z kosztami kolejowymi wynosiły 65% ceny otrzymywanej za sprzedany węgiel. Oczywiście, że przy przeładunkach przez wielkie porty, jak Newcastle, Hull czy Edynburg, udział tych kosztów wynosił znacznie mniej. Wszystko to przyczyniało się do opóźnień w podstawianiu jak i w załadowaniu węgla. Pociągało to znów wzrost opłat za postojowe itp.

Geograficzne położenie Anglii jest jednak takie, że z wyjątkiem państw skandynawskich, i to prócz Norwegii, węgiel angielski ma niewielkie przestrzenie do pokonania, co ma również pewien wpływ na wysokość frachtów. Należy też uwzględnić, że statki przybywające po węgiel do Anglii przywoziły często ładunek, gdy tymczasem okręty przybywające po węgiel polski były prawie zawsze obciążone balastem. I ten moment wpływał w pewnym stopniu na wysokość frachtów.

W każdym razie możemy powiedzieć, że dzięki sprawniejszej organizacji transportu — węgiel polski zneutralizował korzystniejszą sytuację węgla angielskiego wynikającą z bliskością portów.

Trudno powiedzieć, czy i w przyszłości będziemy w tym samym stopniu korzystali z niepomyślnego układu stosunków panujących w Anglii. Raport Lorda Reida zaleca standaryzowanie wagonów na nośność 15, 20 i 30 ton i przewiduje zreorganizowanie i usunięcie niedomagań angielskiego przemysłu węglowego. Upaństwowienie przemysłu węglowego sprzyja przeprowadzeniu zamierzonych reform. Niemniej w okresie przynajmniej 5 najbliższych lat węgiel brytyjski nie będzie istniał jako poważny konkurent węgla polskiego na rynkach zagranicznych.

Węgiel jako klient portów morskich

Węgiel jako podstawowy surowiec dla rozwoju życia gospodarczego nie tylko decydował o mniejszym lub większym stopniu uprzemysłowienia danego kraju, lecz był również podstawą dla rozwoju szeregu portów. W Anglii wiele portów jeszcze do dnia dzisiejszego swą egzystencję zawdzięcza głównie węglowi. Hamburg swój świetny rozkwit zawdzięczał „stałemu rozwojowi ruchu towarów masowych, które przyczyniły się do dzisiejszego światowego znaczenia portu hamburskiego".[1] Podobnie też było i u nas. Obroty w Gdyni w r. 1925 wynosiły 55 tys. ton i wzrastały stopniowo wynosząc w r. 1926 około 400 tys. ton, w r. 1927 około 900 tys. ton, w r. 1928 około 2 miliony ton, w r. 1929 prawie 3 mil. ton itd. Osiągając wreszcie w roku 1937 9 mil. ton obrotów, Gdynia wysunęła się na pierwsze miejsce na Bałtyku jako jeden z większych portów świata.

Czy był to wynik świadomej, celowej myśli gospodarczej ówczesnych sterników polskiego życia gospodarczego? Czy był to wyraz przebudzenia się uśpionej prężności i siły dynamicznej, które znalazły ujście w realizacji haseł ekspansji Polski jako państwa morskiego? Niewątpliwie oba wymienione czynniki odegrały wielką rolę w tym gigantycznym wyniku. Musimy tutaj jednak zwrócić uwagę na jeden jeszcze moment. Należy przyjrzeć się roli węgla w tym procesie. Jak wiadomo, po pierwszej wojnie światowej Polska zwiększyła swój węglowy stan posiadania przez przyłączenie części odwiecznie polskich ziem Górnego Śląska z rocznym wydobyciem węgla około 30 mil. ton. Słaby stopień uprzemysłowienia gospodarstwa polskiego, niska siła nabywcza ludności, w olbrzymim odsetku rolniczej, powodowały, że Polska nie mogła skonsumować wydobywanych ilości węgla, które łącznie z Dabrowskim, Krakowskim i Górnośląskim Zagłębiem wynosiły około 27—46 mil. ton rocznie. Polska musiała szukać rynków zbytu dla swojego węgla poza krajem. Takim naturalnym rynkiem zbytu dla polskiego węgla były Niemcy, które traktatem wersalskim zostały pozbawione wschodniej części Górnego Śląska, Austria oraz w pewnym stopniu Węgry i Czechosłowacja. Niemcy, jak wiadomo, były zobowiązane mocą Konwencji Ge-

[1] Port Gdański, Warszawa 1929, str. 42.

newskiej do przyjmowania, a Polska — do dostarczania pewnych ilości węgla. W miarę jednak powrotu niemieckiego gospodarstwa do równowagi po pierwszej wojnie światowej oraz w miarę rozwoju silnych antagonizmów niemiecko-polskich, Niemcy skorzystały z upływu przewidzianego Konwencją Genewską terminu i w połowie czerwca r. 1925 zamknęły całkowicie rynek niemiecki dla węgla polskiego. Był to dla młodego państwa polskiego bardzo silny cios, zwłaszcza że stosunki z Czechami nie były najlepsze, Węgry okazywały silne dążności autarkiczne, a rynek austriacki był zbyt mały, by wchłonąć nasze nadwyżki węgla.

Skutkiem tego Polska musiała szukać ujścia dla swojego węgla na rynkach zamorskich Poniższa tabela obrazuje eksport węgla polskiego w latach 1925—1928, z uwzględnieniem roli portów morskich:

Wywóz węgla polskiego przez Gdynię i Gdańsk w latach 1925—1928

Lata	Gdynia	Gdańsk	Razem przez porty	Ogółem eksport
	w tysiącach ton			
I półrocze 1925	—	—	—	4.657
II „ 1925	28	618	646	3.573
1926	406	3.404	3.810	14.707
1927	985	4.103	5.088	11.579
1928	1.900	5.369	7.269	13.407

Z powyższej tabelki widzimy, że w pierwszym półroczu 1925 eksportu węgla polskiego drogą morską nie było zupełnie. Węgiel polski pojawił się w portach w drugim półroczu r. 1925 (zamknięcie granicy niemieckiej dla polskiego węgla w połowie czerwca r. 1925) i od tego czasu z każdym rokiem wolumen jego zwiększał się Jeśli weźmiemy rocznik statystyczny czy inną pracę poświęconą portom polskim, to zobaczymy, że do r. 1925 udział Gdyni jako portu w obrotach towarowych był naprawdę znikomy (w r. 1924 obrót towarowy wynosił nieco ponad 10 tys. ton). Rozwój ten zaczął się dopiero od r. 1925, a zwłaszcza od r. 1926. Podobny wzrost obrotów w tym samym czasie zauważymy w Gdańsku. Jeżeli przyjmiemy wywóz z portu gdańskiego w r. 1913 za 100, w r. 1924 wynosił on 136, w r. 1925 — 169, w r. 1926 — 470, w r. 1927 — 530,

Dla pełniejszego obrazu przytoczymy jeszcze szereg cyfr obrazujących kształtowanie się wywozu węgla w stosunku do ogółu towarów z Gdyni i Gdańska w latach 1934—1937.[1]

Wywóz węgla i koksu przez Gdynię w latach 1934—1937

Wyszczególnienie	Wywóz przez Gdynię			
	1934	1935	1936	1937
	Waga w tonach			
Ogółem wywóz	5,869.321	6,170.430	6,189.714	7,059.915
Wywóz węgla i koksu . .	5,402.593	5,532.870	5,488.164	6,404.407
Węgiel i koks w % ogółu wywozu . .	92.05	89.67	88.66	86.50

Wywóz węgla i koksu przez Gdańsk w latach 1934—1937

Wyszczególnienie	Wywóz przez Gdańsk			
	1934	1935	1936	1937
	Waga w tonach			
Ogółem wywóz	5,202.856	4,156.194	4,396.367	5,052.954
Wywóz węgla i koksu . .	3,287.019	2,379.374	2,343.196	3,584.414
Węgiel i koks w % ogółu wywozu . .	63.17	57.25	53.67	70.94

Należy zauważyć, że w ciężkim okresie po zamknięciu granicy niemieckiej dla węgla polskiego sprzyjającym momentem dla naszego przemysłu węglowego był strajk w angielskim górnictwie węglowym. Pozwolił on nam umieścić się na rynkach zagranicznych, zwłaszcza skandynawskich, skąd nie pozwoliliśmy się już więcej zepchnąć. Nie ten strajk jednak, jak często twierdzi publicystyka angielska, lecz zamknięcie granicy niemieckiej było przyczyną i motorem przerzucenia eksportu naszego węgla na rynki zamorskie.

Rola węgla w obrotach portów polskich do ostatnich lat przed wojną nie zmalała. Węgiel był nadal głównym przedmiotem wywozu naszych portów. Był tą podstawą, dzięki której dokonał się tak szybki rozwój Gdyni i obro-

[1] **Rocznik morski i kolonialny**, 1938, str. 94 i następne. **Obliczenia własne.**

ty Gdańska tak znacznie wzrosły w porównaniu ze stosunkami sprzed pierwszej wojny światowej.

Dzięki skoordynowaniu mądrej i celowej myśli gospodarczej, prężności ludności polskiej oraz dynamizmu polskiego przemysłu węglowego mogliśmy dojść do tych wyników, że z państwa na wskroś lądowego staliśmy się państwem lądowo-morskim.

Wojna, ten największy kataklizm w dziejach świata, zmieniła i przekształciła życie gospodarcze pod wieloma względami w sposób zasadniczy. Wywołała ona również poważne zmiany w polskim przemyśle węglowym. Odzyskanie ziem Śląska Opolskiego i Dolnego prawie podwoiło możliwości wydobycia węgla w porównaniu z okresem przedwojennym. Jak będzie się kształtowała rola węgla w rozwoju polskich portów morskich skutkiem zmian spowodowanych wojną?

W roku 1947 osiągniemy cyfrę 60 milionów ton wydobycia.

Zapotrzebowanie węgla dla rynku krajowego wynosić będzie 35—37 mil. ton. Pozostaje na eksport około 23 mil. ton. Szerokim torem będziemy mogli wywieźć maksymalnie do 8 mil. ton. Inny eksport lądowy nie przekroczy 5 mil. ton (z założeniem podstawiania własnych wagonów na wywóz węgla przez odnośne państwa). Razem eksport lądowy wyniesie maksymalnie 13 mil. ton. Pozostaje do wywozu drogą morską w roku przyszłym około 10 mil. ton.

Widzimy, że węgiel był nie tylko przed wojną głównym klientem naszych portów. Swoją rolę spotęgował on jeszcze po obecnej wojnie. Pierwszy okręt handlowy, jaki zawinął do Gdańska dnia 18 lipca 1945 r., parowiec fiński „Suomen Neito", przyszedł po węgiel. Węgiel jest znów pierwszy, i w najwyższym stopniu przyczyni się do szybkiej odbudowy i rozwoju polskich portów.

Z poprzednich zestawień widzieliśmy, że Gdynia i Gdańsk przeładowały w r. 1937 prawie 10 mil. ton węgla. Poza tym polski obecnie Szczecin wykazywał w wywozie i w przywozie węgla około 3 mil. ton. Czy wobec tego problem przeładunku 10 mil. ton w roku 1947 będzie przedstawiał większe trudności?

Sprawność aparatu portowego jest funkcją szeregu współczynników, z których najważniejsze są: bezpieczny pobyt statku w porcie, techniczne urządzenia zapewnia-

jące potencjalną sprawność przeładunku oraz stopień organizacji i koordynacji aparatu portowego z aparatem kolejowym.

Celowe i gruntowne zniszczenie falochronów w porcie gdyńskim, zablokowanie wejścia do portu, zatopienie drobniejszych jednostek wewnątrz poszczególnych basenów, co nie pozwala na swobodne manewrowanie oraz pełne zanurzanie zwłaszcza większych jednostek morskich — to czynniki, które jeszcze przez dłuższy okres czasu nie pozwolą na osiągnięcie dawnej sprawności.

Obecnie dysponujemy w Gdyni następującymi urządzeniami przeładunkowymi (czerwiec 1946): 2 taśmowcami (jeden stalowy, drugi gumowy) o teoretycznej zdolności przeładunkowej około 600 ton/godz. każdy, oraz dwoma dźwigami mostowo-portalowymi o nośności 7 ton każdy. Widzimy, że zniszczenia na tym odcinku są szczególnie duże. Do końca bieżącego roku będą jeszcze uruchomione 3 dźwigi o nośności 7 ton każdy, przez co osiągniemy połowę przedwojennej liczby dźwigów zatrudnionych w Gdyni przy ładunku węgla. Pozostaje jeszcze strata wywrotnicy wagonowej o nośności 32 ton, która pozwalałaby na załadowanie jednego wagonu węgla w przeciągu 3—4 minut, czyli teoretycznie 300—400 ton na godzinę. Utraciliśmy nadto pływającą stację bunkrową. Utrata tej stacji ma znaczenie nie tylko ze względu na ogólną sprawność pracy w naszych portach (okręt zatrudniony za- lub wyładowaniem ładunku był równocześnie bunkrowany), lecz również i dlatego, że odciążała ona nasze urządzenia przeładunkowe, które obecnie muszą bunkrować statki.

Dla ogólnej sprawności załadunku duże znaczenie posiadają odpowiednio przeszkoleni robotnicy oraz skoordynowanie załadunku okrętu z podstawieniem wagonów. Ideałem sprawności załadowania jest takie podstawianie wagonów, by ustawiane odpowiednio do sortymentów węgla potrzebnych do załadowania poszczególnych luk okrętowych były wprost opróżniane do czekającego statku, co pozwala uniknąć kosztów osiowego, podwójnego przeładunku z wagonu na plac i z placu na statek oraz zmniejsza czas załadowania statku. Podwójne załadowanie wpływa też na kruszenie węgla, co pogarsza znów jego jakość. Widzimy, jak wszystkie czynniki są współ-

zależne i sprawiają razem, że sprawność portu jest większa lub mniejsza.

Odnośnie do portu gdańskiego dysponujemy obecnie następującymi urządzeniami do przeładunku węgla: 3 taśmowcami (1 gumowy i 2 stalowe), 1 dźwigiem o nośności 3 ton, 1 dźwigiem o nośności 5 ton oraz 8 dźwigami o nośności 7 ton każdy.

Poza tym w roku 1947 zostanie zainstalowane w Gdańsku 6 nowych dźwigów o nośności 7 ton każdy oraz w Gdyni 5 dźwigów o takiej samej nośności. Rozumie się, że mamy na myśli jedynie urządzenia służące do przeładunku węgla.

Obecna wydajność urządzeń zatrudnionych przy przeładunku węgla oceniana jest na około 5—6 mil. ton rocznie w obu portach. W roku przyszłym, po zainstalowaniu wymienionych dźwigów, zdolność przeładunkowa wynosić będzie 7—8 mil. ton rocznie. O ile uzyskamy część Westerplatte, która ma być użyta jako stacja bunkrowa, wówczas odciążenie obecnych urządzeń przeładunkowych wynosić będzie około 800 tys. ton rocznie. Przed polskimi portami stoi zatem problem rozwiązania wysyłki pozostałego 1—2 mil. ton węgla w przyszłym roku.

Odzyskanie portu w Szczecinie oraz oddanie go przez wojska radzieckie w ręce polskiej administracji może w pewnej mierze problem ten rozwiązać. Musimy pamiętać, że port w Szczecinie więcej ucierpiał skutkiem działań wojennych niż pozostałe dwa porty. Węgiel i koks w obrotach portu szczecińskiego nie odgrywały tak wybitnej roli jak w pozostałych naszych portach. Udział jednak węgla w wywozie i przywozie wynosił około 3 mil. ton rocznie.

Uzbrojenie węglowego portu w Szczecinie w okresie przedwojennym przedstawiało się następująco: [1]

Wyszczególnienie	Ilość	Nośność ton
Wywrotnica (wydajność 150 t/godz.)	1	30
Dźwig mostowy elektryczny dla przeładunku rudy (wydajność 150 t/godz.)	4	18
Dźwig mostowy elektryczny (wydajność 75 t/godz. przy przeładunku węgla)	5	5—10

[1] Port morski w Szczecinie, **Komunikat Gospodarczego Archiwum Morskiego**, Rok II, nr 3, Instytut Bałtycki.

Z powyższych urządzeń wywrotnica oraz dźwigi Nr 4, 5, 8 i 9 zostały wysadzone. Dźwigi Nr 1, 2, 3, 6 i 7 są zdolne do użytku. Trudniej też będzie wyglądała sprawa personelu i sił roboczych w Szczecinie.

Skoro mowa o porcie szczecińskim, musimy choćby parę słów poświęcić Odrze. Odra za pośrednictwem rozbudowanego w r. 1938 Kanału Kłodnickiego długości 40 km łączy bezpośrednio Górny Śląsk ze Szczecinem. Węgiel był głównym ładunkiem w portach Gliwic i Koźla. Na Odrze kursowały około 2500 barek.

Odra jako droga rzeczna jest tańszym środkiem transportowym niż kolej. Odległość z Gliwic do Szczecina wynosi 510 km, podczas gdy do Gdyni—Gdańska 553 km. Jest oczywiste, że w przyszłości port w Szczecinie wraz z Odrą odegra poważną rolę przy przesyłkach węgla. Jeśli jednak zważymy, że: urządzenia przeładunkowe są bardziej zniszczone niż w pozostałych portach, że zamiast przedwojennych 2500 barek i 600 holowników kursujących po Odrze dysponujemy dzisiaj około 30 barkami i 6 holownikami, to wydaje się, że w przeciągu najbliższych szeregu miesięcy główny ciężar w wywozie węgla będzie spoczywał nadal na Gdyni—Gdańsku.

Z drugiej zaś strony musimy wziąć pod uwagę, że w zamian za nasz węgiel państwa Europy zachodniej, zwłaszcza Holandia, są skłonne dostarczyć nam odpowiedniej ilości barek z holownikami oraz urządzeń portowych potrzebnych do usprawnienia transportu naszego węgla.

Widzimy z powyższego, że węgiel był podstawą rozbudowy i rozwoju Gdyni. Węglowi zawdzięczał Gdańsk powojenny wzrost obrotów. Węgiel jest też tym ładunkiem, który ściągnął do naszych portów pierwsze statki i przez szereg długich lat będzie artykułem decydującym o dalszej intensywnej rozbudowie naszych portów oraz floty.

Wnioski

Uprzednio wykazaliśmy, że polski przemysł węglowy osiągnie w przyszłym roku zdolność wydobywczą 60 mil. ton, a w następnych trzech latach do 75 mil. ton. Wykazaliśmy również, że całkowita konsumcja wewnętrzna (łącznie z zużyciem własnym kopalń) wynosić będzie 43—45 mil. ton.

Można przyjąć, iż równolegle ze wzrostem wydobycia węgla będą się ożywiać procesy gospodarcze w kraju również i na innych odcinkach i że Polska będzie mogła dysponować przeciętnie nie większą kwotą eksportową niż 25—30 mil. ton rocznie.

Z pobieżnej analizy obecnego spożycia węgla w kraju można wnioskować, że stopień odbudowy życia gospodarczego jak również poziom zagospodarowania Ziem Odzyskanych nie usprawiedliwiają obecnej wysokiej konsumcji węgla. Należy to przypisać mniej oszczędnemu gospodarowaniu tym bardzo cennym dzisiaj produktem oraz sztucznie zwiększonej sile nabywczej ludności w stosunku do węgla, wynikającej ze sprzedaży węgla na rynku krajowym poniżej kosztów własnych. Jest oczywiste, że zarówno z punktu widzenia wychowawczo-psychologicznego jak i ekonomicznego oba te momenty trwać długo nie mogą.

Dokładnym studiom należało by poddać spożycie węgla właśnie pod kątem widzenia możliwych oszczędności w spożyciu i kwoty zwalniane przeznaczać bądź na eksport, bądź na zaspakajanie potrzeb rynku krajowego w związku z nieuniknionym dalszym ożywianiem się polskiego życia gospodarczego.

Nasze możliwości eksportu węgla są olbrzymie, i to nie tylko dzisiaj, ale i na cały szereg lat. Trudno przewidzieć, kiedy Anglia dojdzie do przedwojennego poziomu eksportu węgla, wynoszącego około 50 mil. ton rocznie. Niewątpliwie jednak upłynie szereg lat, nim osiągnie tę cyfrę. Z drugiej strony widzieliśmy, że konkurencja węgla angielskiego nie jest dla nas groźna.

Nieco inaczej zagadnienie to przedstawia się z węglem niemieckim. Niemcy mogą raczej w pierwszym okresie zwolnić większe ilości wydobywanego węgla na eksport. W miarę normalizowania się niemieckiego życia gospodarczego i w związku z tym rosnącego spożycia krajowego kwoty te będą mniejsze. Rozwój stosunków będzie zależał w dużym stopniu od momentów natury politycznej. Należy poza tym zwrócić uwagę, że niemiecki węgiel będzie miał znaczną przewagę nad polskim węglem, zwłaszcza na rynkach państw zachodnio-europejskich.

Obawy, żeby produkcji węgla nie rozwijać nadmiernie, gdyż będzie to źródłem nowych naszych bolą-

czek i trudności, nie wydają się słuszne, o ile chodzi o granice rocznego wydobycia 75—85 mil. ton. Do takich granic wydobycia możemy dążyć bez obawy, i to nie tylko planując na krótki, ale i na długi okres czasu. Eksport naszego węgla w ilości 23—35 mil. ton rocznie zawsze zostanie wchłonięty przez państwa odczuwające brak węgla.

Czy możemy rozbudować nasz przemysł węglowy ponad wyżej wskazane granice możliwych kwot zbytu krajowego i zagranicznego? Nie tylko możemy, ale musimy go postawić na tej płaszczyźnie, lecz nie jako cel sam w sobie, ale jako środek do celu. A celem tym będzie przebudowa struktury gospodarczej Polski.

Podobnie jak mamy historyczne możliwości zagospodarowania ziem zachodnich i wykazania światu naszej prężności i dynamizmu, mamy również i szanse w układzie stosunków światowych odnośnie do węgla. Węgiel jest i przez długie lata będzie jednym z najbardziej poszukiwanych produktów na rynkach świata. W zamian za te czarne diamenty, które dzisiaj stały się prawdziwymi diamentami, możemy w przeciągu szeregu najbliższych lat uzyskać od Związku Sowieckiego bawełnę dla naszego przemysłu włókienniczego, rudę manganową dla przemysłu hutniczego i inne surowce, a od państw Europy zachodniej — dosłownie wszystko. Należy pamiętać, że obecna cena węgla wynosi około 10 dolarów za tonę. Za 30 mil. ton rocznego eksportu możemy osiągnąć około 300 mil. dolarów, czyli ok. 1.500 mil. złotych przedwojennych, a więc połowę przedwojennego rocznego budżetu państwa polskiego. Tej szansy zaprzepaścić nam nie wolno. Ale jeszcze raz podkreślam: nie może się to stać celem samym w sobie. Mogłoby to się fatalnie odbić w przyszłości na naszym gospodarstwie.

Otrzymane za eksport węgla kapitały winniśmy zużytkować na przebudowę struktury gospodarstwa polskiego. Należy ją tak przebudować, by przez rozwój przemysłu, wzrost urbanizacji i co za tym idzie — rozładowanie strukturalnego bezrobocia wsi, polski przemysł węglowy znalazł w kraju naturalny rynek zbytu dla swoich wytworów.

Węgiel w stanie surowym winniśmy wysyłać za granicę możliwie w najmniejszych ilościach. Rozbudowa przemysłu i rozwój urbanizacji pozwolą nam na wysyłanie węgla w postaci energii oraz wytworów przemysłowych, co znów z kolei pozwoli zwiększyć zatrudnienie w przemyśle i konsumcję węgla.

LITERATURA

Bissaga T. dr, Węgiel i benzyna syntetyczna, **Życie Gospodarcze**, Katowice 1946, nr 8.

Chorąży M. dr inż., Aktualne zagadnienia polskiego przemysłu koksowniczego, **Przegląd Górniczy**, Katowice 1945, nr 4.

Colliery Guardian, Londyn.

Dominik W. prof. dr inż., Metody syntetyczne otrzymywania płynnego paliwa, **Przegląd Chemiczny**, 1938, nr 1.

Gryziewicz St., Rynek węglowy w Polsce, Katowice 1938.

Jałowiecki A., Konkurencja węglowa polsko-brytyjska na rynkach skandynawskich, Toruń 1935 r.

Kagan J. inż., Wilno jako rynek środków opałowych, Wilno 1938.

Kossuth St. inż. górn., Rynek węglowy w zachodniej Europie, Katowice 1946.

Krupiński B. inż. górn., Wielki przemysł — wielkie zagadnienia, **Życie Gospodarcze**, Katowice 1945.

Krzyżanowski A. inż., Obrachunki kosztów własnych przewozów na kolejach żelaznych, Warszawa.

Le rapport Reid, L'Exploitation du charbon, Rapport du Comité Technique Consultatif, Paris 1945.

Mały Rocznik Statystyczny, Warszawa 1939.

Massalski J., Problemy eksportowe węgla polskiego, Kraków 1936.

Odrębność kalkulacji żeglugi na Odrze, Dolnośląski Instytut Badań Gospodarczych, Wrocław 1944.

Port Gdański, Warszawa 1929.

Pruszyński M. dr, Z zagadnień przemysłu węglowego, Kraków 1939.

Rocznik Morski i Kolonialny, Warszawa 1938.

Rose E. prof. dr, Zagadnienie sił roboczych w polskim przemyśle węglowym (na prawach rękopisu), Katowice. 1946

Storm E. prof. dr, Lage u. Entwicklungsmöglichkeiten des niederschlesischen Steinkohlenbergbaus, Berlin.

The Economist, Londyn.

Wydawnictwa periodyczne

Jantar, przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich, rok (IV) I.

Komunikaty Działu Informacji Naukowej Wydziału Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego.

Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego Wydziału Morskiego Instytutu Bałtyckiego.

Biuletyn Informacyjny Morski.

W DRUKU

Wydawnictwa informacyjno — naukowe

A. BOLEWSKI: Związki wytwórczości mineralnej z polskimi portami morskimi.

K. DEMEL: Życie morza.

K. PIWARSKI: Dzieje Gdańska w zarysie.

WŁ. SOWIŃSKI: Prawo handlowe morskie.

Specjalizacja polskich portów morskich, protokół obrad oraz referaty naukowe, zgłoszone na I konferencję Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego d. 14 — 15. VI. 1946 r.

Zbiór Ustaw i przepisów morskich I. cz. 1. Administracja morska, cz. 2. Wybrzeże, cz. 3. Porty i II. cz. 1. Flota handlowa i żegluga, cz. 2. Rybołówstwo morskie.

Wydawnictwa kartograficzne

T. MIECZYŃSKI: Gleby Pomorza Zachodniego z barwną mapą 1 : 500.000.